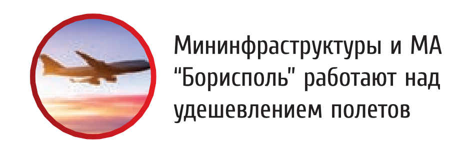
№ 5 (959) май 2017 г.
Транспорт

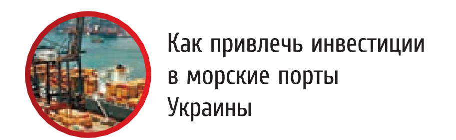
№ 5 (959)
Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

май 2017 г.
Издается с 1998 г.
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Украинский инфраструктурный форум'17


Мининфраструктуры и МА "Борисполь" работают над удешевлением полетов


Как привлечь инвестиции в морские порты Украины


От Шестого к Седьмому семинару ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли и транспорта...



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 5 (959) май 2017 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки и рекламы:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

Приглашаем посетить стенд №А-71 журнала "Транспорт" на выставке "ИнтерТранспорт", которая состоится в Одессе 31 мая — 2 июня 2017 года

Украинский инфраструктурный форум’17

"Инфраструктурные проекты — это долго, но надолго".
В. Омелян, министр инфраструктуры Украины,
Украинский инфраструктурный форум’17

20.04.1017 г. в Киеве под патронатом Министерства инфраструктуры Украины состоялся второй Украинский инфраструктурный форум. Уже во второй раз Форум стал крупнейшей в Украине международной платформой, которая объединила участников украинского рынка и международных инвесторов, сосредоточенных на вопросах инвестиционных возможностей отечественного рынка инфраструктуры. Для обсуждения сложившейся ситуации и перспектив развития сектора в рамках мероприятия объединились влиятельные игроки индустрии, украинские производители и международные инвесторы, профильные ассоциации, посольства иностранных государств и ведущие медиа. Целью Форума было заявлено привлечение внимания международных и национальных инвесторов к потенциалу транспортной системы Украины.

Тематика второго Украинского инфраструктурного форума, в отличие от прошлогоднего, была более интересной, в т.ч. благодаря панелям, посвященным развитию взаимодействия правительства и бизнеса и глобальным трендам в инфраструктуре. Не все заявленные тематики удалось раскрыть, но интересные темы и доклады, безусловно, были.



СЕКТОР ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ: ПРАВИТЕЛЬСТВО И БИЗНЕС

В рамках панели Владимир Омелян, министр инфраструктуры Украины, обозначил базовые приоритеты украинского правительства: качественные дороги, современная портовая инфраструктура, безопасная дешевая авиация, высокоскоростные железные дороги (до 200—300 км/ч на пассажирском направлении и 120 км/ч — на грузовом).



"Мы должны опережать будущее, мы должны давать новые смыслы, новые идеи и новую промышленность. Именно такова инициатива Министерства инфраструктуры в контексте электрокаров. Мы подошли к этому максимально комплексно. В Верховной Раде будет зарегистрирован законопроект, и я надеюсь, профильный транспортный комитет, депутаты поддержат его. Потому что этим мы создаем не просто новый кластер экономики, мы создаем производство электрокаров, даем украинским гражданам возможность быть передовой нацией", — добавил министр.



По убеждению председателя Комитета ВР по вопросам транспорта Ярослава Дубневича, удачные инфраструктурные проекты способны не только активизировать те или иные отрасли в экономике, стимулировать бизнес-процессы, но и улучшить качество жизни украинцев и международный имидж страны. "Этот Форум имеет все шансы стать историческим, поскольку именно с таких мероприятий начинается наш путь в Европу", — убежден председатель транспортного комитета ВР.

Юрий Гусев, советник министра инфраструктуры, отвечающий за развитие государственно-частного партнерства, обозначил три основные проблемы в инфраструктуре: не всегда прозрачное законодательство; отсутствие реализованных проектов, вдохновляющих инвесторов; слабая политическая воля.



Руководитель Укравтодора Славомир Новак обозначил 3-этапный план развития дорожного хозяйства: первый этап — учреждение Дорожного фонда, второй — переход на стратегическое планирование в отрасли, третий — децентрализация и распределение ответственности за разные виды дорог между государством и местными властями. Он также отметил необходимость создания нового коридора между Балтийским и Черным морями в качестве моста с Европой.



Руководитель Администрации морских портов Украины Райвис Вецкаганс отметил, что начатые администрацией проекты строительства, реконструкции и дноуглубления в портах направлены на дальнейшее увеличение грузопотока в портах. А рост объемов перевалки грузов в 1 квартале текущего года вселяет "осторожный оптимизм" и открывает значительные возможности для дальнейшего развития.



В то же время Анна Деревянко, исполнительный директор Европейской бизнес-ассоциации, отметила, что для выполнения указанных задач в первую очередь нужно повысить конкурентоспособность портов за счет оптимизации портовых сборов и принять порядок компенсации инвестиций.



Новый генеральный директор международного аэропорта "Борисполь" Павел Рябикин отметил, что намеченные в авиаотрасли Украины две концепции — развитие хаба и привлечение дешевых перевозчиков — имеют внутренний конфликт. "Приход бюджетных перевозчиков ставит перед нами серьезные вызовы для поиска эффективных и прибыльных моделей взаимодействия, поскольку существуют две альтернативные концепции для аэропорта — развитие хаба, к которому стремится "Борисполь", и привлечение лоукост-перевозчиков". Он также отметил острую необходимость аэропорта в инвестициях. "Есть проекты, которые мы сами реализовать не сможем. Через три года при таких темпах роста будет острая необходимость в рельсовом подвозе пассажиров к аэропорту. Плюс необходимо создание нового грузового терми-



нала. Плюс мы презентуем еще несколько проектов с привлечением инвесторов", — рассказал П. Рябикин.



Член правления ПАО "Укрзалізниця" Иренеуш Василевский обозначил задачи в сфере железнодорожного транспорта: унифицировать подвижной состав, изменить систему его содержания и повысить эффективность использования вагонов и локомотивов. При этом он отметил необходимость значительных инвестиций в скорейшее обновление вагонного парка.

ГЛОБАЛЬНЫЕ ТРЕНДЫ В ИНФРАСТРУКТУРЕ



Наиболее полно тема панели была раскрыта в докладе главы департамента инфраструктуры и природных ресурсов IFC (Международной финансовой корпорации) Дмитрия Крищенко. Он назвал общемировые тренды, которые в ближайшие 5—10 лет изменят как саму инфраструктуру, так и систему инвестиций в ее развитие:

— комплексный подход к развитию (модальные интеграции);

Данный тренд наиболее явно выражен в аэро- и морских портах, где развитие идет не только за счет строительства терминала либо аэродрома, но и за счет модернизации инфраструктуры, обеспечивающей качество услуг вокруг таких объектов: строительства логистической недвижимости, ритейл-парков, гостиниц и пр.

— модулярность, пластичность, гибкость;

Способность создаваемой инфраструктуры к увеличению либо же уменьшению мощности в соответствии с потребностью рынка и, соответственно, сокращению объемов расходов на содержание инфраструктуры.

— активное участие частного сектора в развитии и управлении инфраструктурой и создание соответствующих условий;

Разные формы государственно-частного партнерства, концессии и т.п. Это обуславливает ключевую роль правительств в развитии данного тренда.

— использование информационных потоков, создание информационных систем в управлении трафиком;

Речь идет о двусторонних системах, которые перестраиваются в зависимости от получаемой информации. Яркий пример — информационные системы управления транспортом в городах. "Это очень мощное средство уменьшения нагрузки на инфраструктуру, когда потоки меняются не за счет строительства новых дорог и мостов, а за счет рационального управления этими потоками", — отметил эксперт.

— глобальные изменения в логистическом бизнесе.

Яркий пример — модель Uber, в ближайших планах которой — расширение на сферу логистики и грузовых перевозок.

Помимо обозначения самих глобальных трендов в инфраструктуре, Д. Крищенко ознакомил участников форума с прогнозами IFC по секторам транспортной отрасли.

Так, в портовом секторе эксперт видит большой потенциал роста Украины для контейнеризации грузоперевозок (мировой уровень контейнеризации грузоперевозок достигает 80%, в украинских портах — около 20%), автоматизации процесса и использования сжиженного газа в качестве топлива.

В аэропортовой сфере усилится гибкость использования существующей инфраструктуры: аэропорты пойдут по пути развития коммерческих хабов, сочетающих также неавиационные виды бизнеса (от ритейла до гостиниц) и приносящих дополнительный доход управляющим компаниям. Также активно будет развиваться сообщение аэропортов с городами, в основном за счет метро и железных дорог, реже — за счет автобусного сообщения.

В сфере дорожного строительства наибольшим вызовом является стремительное развитие электротранспорта и беспилотных технологий. Причина в том, что основной источник средств для дорожного строительства во всем мире — акцизы с продажи топлива. Поэтому, по мнению эксперта, правительства уже сейчас должны понимать, как менять инфраструктуру и какие изменения вносить в налоговое законодательство.

Относительно развития системы муниципального городского транспорта, здесь, по мнению Д. Крищенко, ставка должна быть сделана на интегрированное развитие: электронный билет, зональность, интеграция тарифов, а также синергия с сопутствующими видами услуг — передвижные кафе, е-коммерция и т.п. Конечная цель — снизить число автомобилей в городах.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ

Одна из панельных дискуссий была посвящена авиатранспорту. В мероприятии приняли участие начальник отдела авиационного транспорта Мин-

инфраструктуры Галина Дурмуш, замгендиректора аэропорта "Борисполь" Евгений Дыхне, президент АК "МАУ" Юрий Мирошников, директор "Украэроруха" Дмитрий Бабейчук, эксперт транспортного направления офиса эффективного управления BRDO Сергей Хижняк, гендиректор представительства авиакомпании Turkish Airlines Динчер Саиджи, директор аэропорта "Запорожье" Виктор Бискупский, Себастиан Гошцинярек — партнер консалтинговой компании BBCG, а также глава регионального представительства IATA в Украине, Грузии и Армении Александр Онацкий. Модератором мероприятия выступил Олег Бондарь — управляющий партнер "Ecovis Бондарь и Бондарь",



Как сообщила Галина Дурмуш, в 2016 г.—1 квартале 2017 г. авиаперевозки в Украине продемонстрировали серьезный рост: по некоторым аэропортам рост пассажиропотока превысил 50%. "Мы вышли на рекордные показатели за всю историю Украины (которые превысили пиковые показатели 2012 г.)" — отметила она. По ее словам, в авиационной сфере Мининфраструктуры определило для себя два приоритета: развитие новых направлений и привлечение новых авиаперевозчиков и развитие региональных аэропортов.

В ходе обсуждения участники дискуссии отметили, что подготовленная Мининфраструктуры Национальная транспортная стратегия Украины — еще достаточно "сырой" и недоработанный документ, который не решает важные концептуальные вопросы авиации в целом. Например, непонятно, какую модель выберет Украина — будет ли она развиваться как транзитное государство или пойдет по пути развития point to point, будет ли развивать "Борисполь" как хаб или будет открывать, например, воздушное сообщение из региональных аэропортов, а также каким образом страна будет проводить либерализацию рынка.

Вопрос либерализации рынка вызвал особо острую дискуссию среди участников панели. Как указал О. Бондарь, управляющий партнер "Ecovis Бондарь и Бондарь", варианты либерализации могут быть разными — от снятия всех ограничений на инвестиции в авиасектор — по емкостям, по частотам и по количеству перевозчиков (по примеру Марокко), до сохранения всех ограничений (по примеру Турции). В то же время в обеих странах либерализация дала хороший результат — пассажиропоток существенно вырос.

Отдельно участники панели обсудили возможные риски либерализации авиапространства и присутствия лоукостов в стране, в частности по вытеснению других перевозчиков.

Подводя итог дискуссии, глава регионального представительства IATA в Украине, Грузии и Армении Александр Онацкий отметил: "Нужно понять, насколько зрелый наш рынок, чтобы национальный перевозчик мог уверенно выдерживать конкуренцию". Определенную помощь в выборе алгоритма действий Украине готова предоставить IATA, проведя необходимые исследования (как это было сделано для Грузии). В т.ч. провести анализ законодательства и выявить положения, сдерживающие развитие авиаперевозок.

Также в ходе панельной дискуссии участники авиарынка признали, что программа по развитию аэропортов, принятая в 2016 г., не работает. В настоящее время региональные аэропорты находятся в крайне неудовлетворительном состоянии.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ

Участники панели обсудили стратегию обновления подвижного состава, текущую ситуацию на рынке ж/д перевозок, тарифы и пр. Как заявил член Правления ПАО "Укрзализныця" Иренеуш Василевский, ответственный за инфраструктуру компании, в 2017 г. расходы на обновление подвижного состава ПАО "Укрзализныця" составят более 12,5 млрд грн. — планируется приобрести около 9 тыс. грузовых вагонов за счет собственного производства, которое уже началось, и закупки. Кроме этого, запланирована модернизация 407 пассажирских вагонов и закупка 50 ед. пассажирских вагонов. Также в связи с дефицитом вагонов для перевозок зерновых, который состав-







ляет около 1 тыс. ед., "Укрзализныця" планирует для этих целей мдернизировать минераловозы.

Говоря о 5-летней инвестиционной программе ж/д ведомства, И. Василевский рассказал, что программой предусмотрены инвестиции в подвижной состав в размере 86 млрд грн.: запланировано приобрести 262 новых локомотива, 36 тыс. грузовых вагонов, 440 пассажирских вагонов и 46 ед. мотор-вагонного подвижного состава. Также программой предусмотрена "глубокая модернизация пассажирских вагонов и локомотивов", что обусловлено нехваткой средств на их закупку. Кроме того, модернизировать будут и грузовые вагоны. "57 тыс. грузовых вагонов необходимо модернизировать и продлить срок эксплуатации", — отметил член Правления ПАО и добавил, что дополнительно будет проведен капремонт с модернизацией 898 ед.

Особый интерес у участников дискуссии вызвал вопрос тарифообразования. Правление ПАО "Укрзализныця" надеется, что повышение тарифов на ж/д грузоперевозки произойдет в июне 2017 г. При этом ведомство согласилось на минимальное повышение — на 25% (вместо 40% — **ред.**), что, соответственно, требует пересмотра стратегии обновления подвижного состава компании до 2021 г.

Со стороны клиентов "Укрзализныци" прозвучало мнение, что повышение ж/д тарифов вызывает естественное сопротивление со стороны игроков рынка. Для того, чтобы избежать такого сопротивления, грузоотправителю необходимо предложить компенсационные механизмы. Например, ж/д ведомство повышает тарифы на 25% с обязательством через полгода улучшить оборот вагонов либо увеличить скорость доставки грузов на 10% — в противном случае ведомство вернет средства. На сегодня же "Укрзализныця", проведя не одно повышение ж/д тарифов на грузоперевозки, не смогла нивелировать разницу в тарифах по классности.

"Никто не отрицает необходимость повышения тарифов, но сам подход к тарифообразованию должен быть другим. Решение о повышении тарифов должен принимать независимый орган (регулятор), который бы и определял их размер по четкому и прозрачному механизму расчета. Важно понимать логику повышения. При этом увеличение тарифа не должно привести к падению грузопотока. И что самое важное, необходимо внедрить систему прозрачного и целевого использования полученных доходов от повышения. Определить направления, куда будут в первую очередь инвестированы средства: инфраструктура, тяга и т.д.", — заявил гендиректор "Лемтранса" В. Мезенцев.

Еще одной темой для обсуждения на панели стал вопрос отсутствия взможности для выхода частных перевозчиков и частных локомотивов на рынок. По словам начальника отдела реформирования железнодорожного транспорта Мининфраструктуры Светланы Заболотской, сдерживающим фактором в данном вопросе в настоящее время является отсутствие соответствующей законодательной и нормативной базы, а также регламента процедуры выхода на рынок. Она также отметила, что нет полноценного независимого оператора инфраструктуры.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ. ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

В ходе панели прозвучали интересные доклады компаний-производителей автомобилей и подвижного состава для городского электротранспорта, в которых детально была освещена реальная ситуация в производственной сфере и очерчены ближайшие перспективы. Резюмируя презентации, можно



отметить: Украина обладает производственными мощностями для выпуска в т.ч. городских автобусов, трамваев, но городские (муниципальные) власти по-прежнему отдают предпочтение импортному "секонд хенду" перед современными транспортными средствами национального производства. В то же время иностранные рынки достаточно сильно защищены, и пробиться туда украинским производителям довольно сложно. Поэтому необходимо работать над выработкой протекционистской политики в отношении национального производителя.

Особый интерес участников панели вызвала тематика, связанная с разработкой (проектированием) интеллектуальных систем управления транспортными потоками и освещением городов. За такими системами будущее, но чтобы они появились на наших улицах, нужно уже сейчас закладывать такие решения в перспективные планы развития городов.

К сожалению, на форуме не прозвучали доклады и не обсуждались вопросы международных и внутренних грузовых перевозок, несмотря на накопленный объем проблем в данной сфере. Не поднимались и не обсуждались вопросы транзита, хотя это один из важнейших вопросов транспортной индустрии. Не была озвучена и тематика городского публичного транспорта, несмотря на проблематичность данной сферы перевозок, начиная с доступа к рынку и заканчивая ценами на проезд и компенсацией за перевозки льготных пассажиров. Не обсуждались вопросы таксоперевозок, где также есть нерешенные проблемы.

По мнению отраслевых экспертов, все озвученные вопросы должны быть проработаны экспертным сообществом в тесном сотрудничестве с представителями отраслевых ведомств.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ

В рамках данной панельной дискуссии советник министра инфраструктуры Украины, руководитель Группы поддержки реформ Мининфраструктуры Александра Клитина отметила, что в настоящее время украинские порты обслуживают экономику Украины. Также около 39% внешней торговли по объему проходит через порты, при этом большая часть зарабатываемых портами денег возвращается в бюджет — в 2016 г. это было 64%, а в 2017 г. запланировано 70%. "Получается, что порты "кормят" бюджет",— отметила А. Клитина.

"Почему так произошло? Это неэффективность управления и многолетнее недофинансирование отрасли… До 2030 г. необходимо инвестировать в реконструкцию причалов, дноуглубление, повышение грузоспособности портов, пропускной способности портов, по минимальным подсчетам, около $4 млрд. Т.о., инвестиции АМПУ в портовую отрасль ежегодно должны составлять около $250—280 млн", — рассказала А. Клитина. На сегодняшний день доходы АМПУ от портовых сборов достаточно высокие — около $285 млн в 2016 г., но проблема в том,



что большинство средств уходит в госбюджет. То есть порты — это "дойная корова" для государства. Эксперт отметила, что сегодня нужно менять политику подходов к портовой отрасли и развитию портовой инфраструктуры.

Вместе с тем начальник отдела стратегического развития ГП "Администрация морских портов Украины" Владимир Шемаев заявил, что АМПУ ведет переговоры с Министерством финансов Украины и с Министерством инфраструктуры Украины относительно снижения норм отчисления прибыли в госбюджет с 75% до 50%, как на сегодняшний день установлено для публичных акционерных обществ. По его словам, снижение этой нормы принесет дополнительно около 800 млн грн. инвестиций.

Вместе с тем, говоря о снижении ставок портовых сборов, А. Клитина отметила, что снижение сборов приведет к тому, что у АМПУ будет недостаточно средств для инвестирования. Однако, по мнению советника министра, для этого есть определенная возможность — привлечение внешнего финансирования. "Этот рычаг, возможно, даст нам возможность снизить портовые сборы. Более того, сейчас идут дискуссии с Минфином о том, что политику взимания портовых сборов нужно менять", — сказала А. Клитина.

Владимир Шемаев, в свою очередь, отметил: "Мы используем несколько способов для привлечения инвестиций. Функция, которую исполняет АМПУ, — это подписание так называемых инвестиционных меморандумов, когда частный инвестор строит терминал или причал, а АМПУ гарантирует дноуглубление. В ближайшее время мы анонсируем несколько таких проектов в порту "Черноморск".

В целом же, подводя итоги Форума, можно отметить, что его участники получили уникальную возможность расширить границы международного партнерства благодаря личным встречам с потенциальными институциональными и частными инвесторами, обмену идеями и опытом в ходе всего мероприятия, а также возможности пообщаться с коллегами во время официальных и неофициальных частей мероприятия.

ЗИНЧЕНКО Ольга



Международная неделя по торговле и транспорту‘2017 в Одессе

С 31.05.2017 г. по 2.06.2017 г. в Одессе пройдет Международная неделя по торговле и транспорту (МНТТ). Логистическое сообщество уже в 16-й раз соберется в крупнейшем украинском транспортном хабе на пересечении нескольких транспортных коридоров, чтобы обменяться опытом и выработать новые решения и рекомендации, которые лягут в основу законопроектов и сформируют будущее отрасли.

МНТТ включает в себя несколько мероприятий. Ключевые темы — упрощение процедур торговли и новые возможности мультимодальных перевозок в сообщении Европа—Азия—Европа. Программа форума предусматривает не только формат конференций и семинаров, но и проведение встреч и деловых переговоров между участниками: представителями ЕС, ЕЭК ООН, руководящего состава украинских правительственных органов, ключевых операторов логистического рынка. Она направлена на формирование стабильного взаимодействия власти и бизнеса, улучшение делового и инвестклимата и как результат — повышение инвестпривлекательности нашей страны.



31 мая в рамках МНТТ состоится **День Международного экспедитора**, который будет посвящен вопросам построения цифровой инфраструктуры и бизнес-модели для совместного использования региональных логистических платформ и ресурсов, развития транспортного соединения региона Балтийского, Черного и Каспийского морей с третьими странами, а также внедрения положений Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли и гармонизации данных. В ходе мероприятия спикерами будут представлены тренды рынка, новации в сфере торговли, транспорта, а также новые проекты и видение будущего.

Ключевыми спикерами данной дискуссионной платформы выступят эксперты таких международных организаций, как FIATA, ЕЭК ООН, СЕФАКТ ООН и пр.

На конференции будут рассмотрены 4 ключевые темы:

— построение цифровой инфраструктуры — современные системы управления трафиком, инновационные модели управления цепями поставок в рамках международных транспортных коридоров;

— бизнес-модели для совместного использования региональных логистических платформ и ресурсов;

— транспортное соединение региона Балтийского, Черного и Каспийского морей с третьими странами;

— внедрение положений Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли и гармонизации данных.

Помимо участия в деловой части конференции, делегаты мероприятия отметят 25-летие Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "УКРВНЕШТРАНС", которая защищает интересы транспортно-экспедиторских организаций, обслуживающих грузы на территории Украины, активно представляет интересы национальных экспедиторских и логистических организаций в международных ассоциациях, союзах, организациях и объединениях: FIATA, CLECAT, ЕСТЭЛО, EWTCA.



Продолжит МНТТ уже также ставший традиционным **Международный семинар по вопросам упрощения процедур торговли и транспорта**. Седьмой по счету семинар будет посвящен национальной системе "единого окна" и гармонизации данных в Украине. Будут рассмотрены прогресс в реализации Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, цифровые транспортные коридоры и использование инструментов СЕФАКТ ООН. Отдельно будет рассмотрен вопрос государственно-частного сотрудничества.

Помимо этого, участники мероприятия будут ознакомлены с примерами реализации проектов по внедрению систем информационного обмена в торговле и их влиянию на развитие торгово-транспортных коридоров, процессами оформления фитосанитарных и ветеринарных сертификатов в электронном "едином окне" и пр.

В этот же день, 1 июня, пройдет **круглый стол Министерства инфраструктуры Украины на тему "Развитие мультимодальных перевозок в сообщении Европа—Азия/Восток—Европа"**.

В т.г. в рамках мероприятия будут рассматриваться темы развития Азиатских транспортных коридоров и их перспективы, разрабатываться практические решения в сфере проблематики мультимодальных перевозок в сообщении Европа—Азия—Европа, а также вырабатываться стратегии построения эффективных логистических сетей посредством унификации транспортного права, документооборота и обмена данными.

Ключевыми темами станут следующие вопросы:

— евро-азиатские транспортные коридоры: реалии и перспективы развития;

— мультимодальные перевозки в сообщении Европа—Азия—Европа: проблематика и практические решения. Гармонизация транспортного права и документов в области грузовых перевозок, упрощение процедур торговли, обмен данными;

— стратегия построения эффективных логистических сетей.

В т.г. параллельно с мероприятиями МНТТ пройдет **Региональный семинар Продовольственной и Сельскохозяйственной организации ООН (ФАО) "Влияние Соглашения об упрощении процедур торговли ВТО на торговлю сельскохозяйственными товарами".** В семинаре примут участие: советник Премьер-министра Украины Валерий Пятницкий, спикер ФАО Ирина Кобута, региональный советник ЕЭК ООН Марио Апостолов, глава делегации ЕЭК ООН Олег Платонов, представители профильных министерств и государственных структур 9 стран Евро-азиатского континента и другие участники. Эта встреча будет способствовать облегчению пересечения границ для сельскохозяйственных товаров, увеличению экспорта и укреплению экономики стран-участниц семинара. Здесь также будут рассмотрены вопросы сельскохозяйственных сертификатов в "едином окне" — фитосанитарных и ветеринарных.



Завершит МНТТ **Совместный семинар ОСЖД/ФИАТА по комбинированным перевозкам "Новые возможности мультимодальных перевозок Европа—Азия—Европа".** Стратегия построения эффективных логистических цепей будет рассмотрена через унификацию транспортных прав и документов, обмен данными и, конечно, основную тему МНТТ — упрощение процедур торговли.

"Украина имеет один из самых высоких транзитных потенциалов в Евразии. Развитие логистики, инфраструктуры, транспорта, увеличение экспорта, в том числе учитывая процессы развития Нового "Шелкового пути", являются основными приоритетами для развития экономики страны. Такие площадки для диалога между представителями деловых кругов транспортной отрасли, экспедиторов, логистов, грузовладельцев, лидеров международных и межправительственных организаций позволяют найти оптимальные решения для развития цифровой экономики и интеграции Украины в крупнейшие транспортные коридоры", — отмечает один из организаторов МНТТ, президент Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС" Олег Платонов.

"Определение того, куда и как будет двигаться экономика Украины, зависит, в том числе, от подобных встреч в рамках Международной недели по торговле и транспорту. В течение 4 дней около 500 лидеров мнений, экспертов, представителей международного и украинского профессионального сообщества, а также власти проведут здесь 6 мероприятий разного формата, чтобы сформировать общее видение будущего торговли, транспорта и логистики в Евро-азиатском регионе. Такие встречи способствуют росту инвестиционной привлекательности Украины, улучшению продуктивного сотрудничества между всеми участниками цепей поставок, улучшению торгового и экономического сотрудничества между странами", — подчеркивает президент Международной торговой палаты Украины Владимир Щелкунов.

Уже подтвердили свое участие в мероприятии представители таких международных организаций, как ОСЖД, FIATA, FAO, UN/CEFACT, UNECE, а также представители органов государственной власти. Участники узнают об актуальных процессах и предстоящих изменениях от экспертов самого высокого уровня и топ-менеджеров ведущих международных профильных организаций.



31.05—2.06.2017 г. в рамках МНТТ будет проходить **XVI Международная выставка-конференция "Интер-ТРАНСПОРТ".** В т.г. Международная выставка передового опыта и новых технологий в области транспорта, портового хозяйства, логистики, гидротехнического строительства и подъемно-транспортного оборудования пройдет под девизом: "Диалог. Доверие. Действие". На экспозиции выставки представят свою деятельность ведущие порты Черноморского региона, железные дороги, экспедиторские компании, производители оборудования и техники для портового и складского хозяйства, лидеры в области гидротехнического строительства, учебные заведения.

Также будет представлена восьмая экспозиция транспортно-логистической инфраструктуры зернового рынка "Агро-ЛОГИСТИКА".

Помимо этого, в рамках конференц-части выставки будут организованы: заседание BASPA; выездные заседания профильных комитетов Ассоциации портов Украины, научно-практическая конференция "Гидротехническое транспортное строительство: новые материалы и технологии", а также круглые столы на актуальные темы транспорта и логистики.

Все мероприятия МНТТ‘2017 выстроены в единую концептуальную цепочку для повышения эффективности и безопасности интермодальных перевозок, упрощения управления цепями поставок и укрепления национальных экономик стран евро-азиатского региона.

Более подробную информацию о событиях и участниках Вы найдете на сайте: ittw.in.ua.





ПЛАНИРОВАНИЕ ПОРТОВОЙ ЛОГИСТИКИ



Направления:

Проект «Единое окно - локальное решение»


Белгород-Днестровский морской порт


Бердянский морской порт


Черноморский морской порт


Измаильский морской порт




Мариупольский морской порт

Разработка, внедрение и сопровождение программного обеспечения

Оказание услуг по обслуживанию программно-аппаратного комплекса Клиента

ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПОРТОВОГО СООБЩЕСТВА

- ЭКСПЕДИТОРЫ
- АДМИНИСТРАЦИИ ПОРТОВ
- ПРАВО-ОХРАНИТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ
- НАЗЕМНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ
- МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ
- ГРУЗОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ
- ПОРТОВЫЕ ОПЕРАТОРЫ
- МОРСКИЕ АГЕНТЫ
- ГРУЗО-ВЛАДЕЛЬЦЫ
- ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОНТРОЛИРУЮЩИЕ ОРГАНЫ

Партнеры:




the global voice of freight logistics















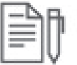
Преимущества:



Ответственность
Команда с профильным образованием и многолетним опытом работы в сфере IT.

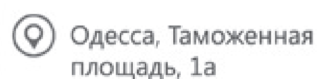


Опыт
Знание специфики и создание ПО для мультимодальных перевозок и складских площадок для всех видов грузов.

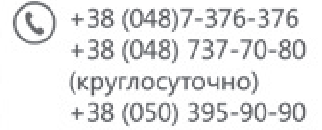


Комплексность
Создание ПО для системы ИСПС. Внедрение и адаптация продукта под каждого пользователя.

Контакты:



Одесса, Таможенная площадь, 1а



+38 (048)7-376-376
+38 (048) 737-70-80
(круглосуточно)
+38 (050) 395-90-90
(круглосуточно)

info@ppl33-35.com
support@ppl33-35.com

Национальная транспортная стратегия до 2030 г.

Движущей силой экономики является транспортная инфраструктура, которая позволяет реализовать экономические возможности. Она обеспечивает обслуживание как внутренних, так и экспортных/импортных и транзитных перевозок грузов и пассажиров. В 2016 г. на транспорт, складское хозяйство, почтовую и курьерскую деятельность приходилось около 6,7% ВВП и 6% общего количества занятого населения.

Кроме того, в условиях Украины следует учитывать, что сейчас транспортная отрасль является неотъемлемой составляющей обороноспособности страны.

Особую актуальность вопросы развития транспортной отрасли приобретают в связи с развитием мультимодальных и комбинированных перевозок, которые позволяют существенно снизить затраты, внедрением цифровых технологий, направленных на повышение эффективности транспортных услуг в соответствии с европейскими стандартами.

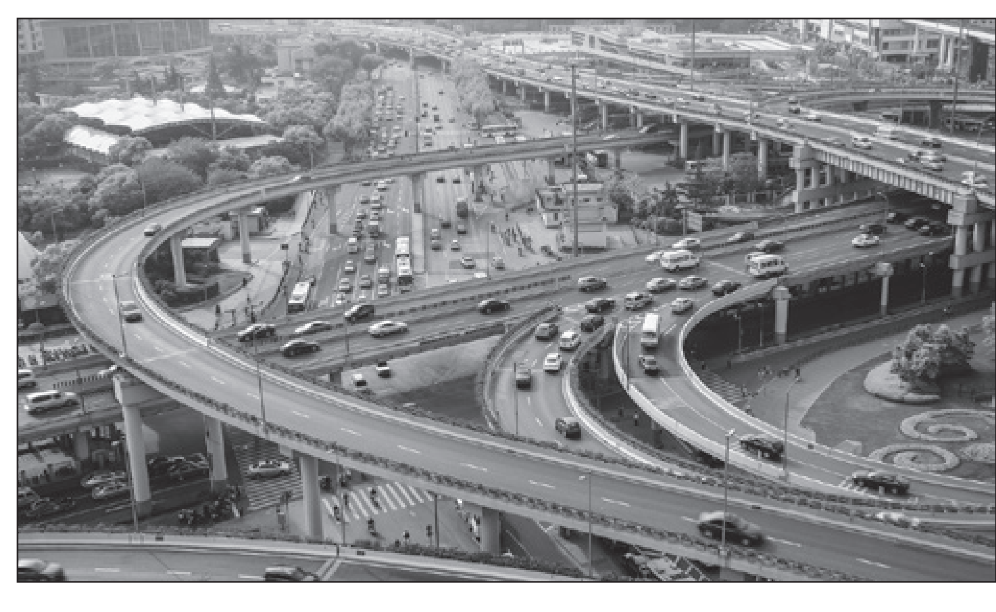
В связи с этим приоритетной задачей для Украины является реализация ее транспортного потенциала и создание транзитного транспортного моста, соединяющего страны Европы, Азии и Востока.

Видение развития транспортной отрасли в ближайшем будущем нашло свое отражение в разработанном Мининфрастуктуры проекте Национальной транспортной стратегии до 2030 г. (НТС-2030). По словам министра инфраструктуры В. Омеляна: "Стратегия — это Библия для инфраструктуры, но нам нужно смотреть шире. Цифровая инфраструктура — это то, что движет экономикой будущего".

Общая цель НТС-2030 заключается в определении концептуальных основ формирования и реализации государственной политики в области транспорта, направленных на создание интегрированного в мировую транспортную сеть эффективного транспортного комплекса Украины, повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли, удовлетворение потребностей населения в перевозках и улучшение условий ведения бизнеса для устойчивого экономического и социального развития страны.

Представляя НТС-2030 на круглом столе логистического комитета при участии представителей министерств и государственных служб, входящих в комитет, 28.04.2017 г., В. Омелян отметил, что документ "устанавливает ряд сложных задач: имплементация директив ЕС в рамках Соглашения об ассоциации, внедрение принципов корпоративного управления и прозрачности принятия решений, развитие конкуренции и либерализация рынков, обеспечение надлежащего финансирования модернизации транспортной инфраструктуры, мини-





мизация воздействия на окружающую среду, внедрение новых стандартов безопасности движения, повышение уровня транспортного сервиса".

В транспортной отрасли накопилось множество проблем, которые требуют комплексного решения для обеспечения дальнейшего развития транспортной инфраструктуры.

Исходя из того, что основой стратегии является не выбор какого-то одного пути к победе, а создание таких условий, чтобы все пути вели к ней, НТС-2030 определяет систему стратегических целей, реализация которых позволит достичь синергического эффекта от рационального сочетания потенциальных возможностей всех видов транспорта на основе партнерско-конкурентных отношений.

Для достижения общей цели НТС-2030 предусматривает реализацию стратегических целей по 5 приоритетным направлениям:

1. Внедрение эффективного государственного управления в транспортной отрасли.

2. Обеспечение предоставления качественных транспортных услуг и интеграция транспортного комплекса Украины в международную транспортную сеть.

3. Обеспечение устойчивого финансирования транспортного комплекса.

4. Повышение уровня безопасности на транспорте.

5. Достижение городской мобильности и региональной интеграции в Украине.

Разумеется, что все направления достижения общей цели НТС-2030 важны, но при этом следует обратить внимание на приоритетное направление 2 "Обеспечение предоставления качественных транспортных услуг и интеграция транспортного комплекса Украины в международную транспортную сеть", так как оно наиболее соответствует миссии транспортной инфраструктуры страны.

В рамках этого направления предусматривается развитие эффективной транспортной логистики, железнодорожного, авиационного, автомобильного, морского транспорта, дорожного хозяйства, автомобильных перевозок и внутренних водных путей.

Повышение эффективности функционирования **транспортной сети и логистики** перевозок, восстановление транзитного потенциала Украины и ее участие в глобальных транзитных маршрутах, увеличение объемов транспортных услуг, оказываемых украинскими транспортными предприятиями на международном рынке транспортных услуг, будет осуществляться путем:

— создания на системном уровне взаимосвязи между всеми видами перевозок с учетом развития отрасли экономики и региональных рынков потребления;

— устранения административных и технических барьеров, внедрения комплексного подхода к развитию всех отраслей транспорта, в частности, с учетом развития сети автомобильных дорог и железнодорожных путей, пропорционального развития морских портов и обновления стратегических объектов портовой инфраструктуры;

— модернизации системы планирования перевозок всеми видами транспорта с учетом прогнозирования потенциальных грузовых и пассажирских потоков;

— совершенствования условий организации мультимодальных перевозок, в частности путем формирования мультимодальных транспортно-логистических систем и внедрения прогрессивных схем транзитных перевозок;

— постепенного увеличения доли контейнерных перевозок;

— создания современных терминалов и пунктов обработки/передачи грузов;

— сокращения времени доставки грузов;

— упрощения административных процедур и формальностей при пересечении границы и таможенного оформления в соответствии с европейскими стандартами;

— улучшения взаимосвязи и интеграции видов транспорта с логистическими центрами;

— стимулирования внедрения инновационных технологий (смарт-инфраструктуры и смарт-мобильности) и интеллектуальных транспортных систем;

— поддержки и практического внедрения исследований в области транспорта, в т.ч. путем международного научно-технического сотрудничества;

— стимулирования конкуренции на транспорте, принятия нормативно-правовых актов относительно недискриминационной открытой конкуренции на железнодорожном, автомобильном, авиационном, речном и морском транспортных рынках в соответствии с требованиями ЕС;

— увеличения транзитных потоков в средне- и долгосрочной перспективе, прежде всего за счет повышения эффективности внутренней логистики, соединяющих морские порты с европейскими транспортными коридорами;

— улучшения логистики перевозок, в частности зерновых грузов;

— разработки Национальной транспортной модели;

— внедрения новейших технологий и информационного сопровождения перевозок.



Обеспечение развития **железнодорожного транспорта** будет осуществляться путем:

— либерализации рынка железнодорожных перевозок на основе равноправного доступа к железнодорожной инфраструктуре и справедливой конкуренции между перевозчиками;

— обеспечения интероперабельности;

— постепенного обновления тягового и другого подвижного состава железнодорожного транспорта, продолжения поэтапной модернизации и дальнейшего развития железнодорожной сети, обеспечения совместимости с TEN-T и региональными железнодорожными сетями ЕС.

С целью обеспечения развития **авиационного транспорта** предусматриваются:

— либерализация рынка авиационных перевозок в соответствии с ожидаемым Соглашением с ЕС об Общем авиационном пространстве (ОАП) с одновременной либерализацией рынка авиационных перевозок со странами СНГ, Ближнего Востока, Азии и Африки;

— гармонизация национального законодательства с законодательством ЕС в соответствии с положениями Соглашения об ОАП, упрощение процедуры внедрения актов законодательства ЕС в национальное законодательство Украины в области гражданской авиации;

— обеспечение членства Украины в Совете ICAO;

— техническое усовершенствование аэронавигационной системы Украины, повышение эффективности пропускной способности воздушного пространства Украины;



— развитие терминальных пассажирских и грузовых комплексов с обеспечением международных стандартов качества обслуживания пассажиров, в т.ч. лиц с ограниченной подвижностью или лиц с инвалидностью;

— повышение конкуренции на рынке авиационных перевозок и наземного обслуживания;

— привлечение новых, в т.ч. "бюджетных", и стимулирование имеющихся авиаперевозчиков с целью усиления конкуренции на рынке авиаперевозок и, как следствие, уменьшения стоимости авиаперевозок.

Развитие **автомобильного транспорта** и совершенствование **автомобильных перевозок** будет осуществляться на основе:

— постепенной либерализации международных автомобильных грузовых перевозок;

— обеспечения процедуры доступа к рынку автомобильных перевозок в соответствии с Регламентом ЕС 1071/2009;

— внедрения системы подтверждения профессиональной компетентности водителей и персонала автомобильного транспорта в соответствии с Директивой ЕС 2003/59 и Регламентом ЕС 1071/2009.

Развитие **морского транспорта** в первую очередь направлено на улучшение портовой инфраструктуры, увеличение загруженности нынешних терминальных мощностей украинских портов и введение в эксплуатацию новых перегрузочных терминалов. С этой целью предполагается осуществление:

— системного подхода к анализу и обеспечения выполнения Украиной своих обязательств по международным договорам в сфере торгового мореплавания;





— обновления морского торгового флота, дноуглубительного и буксирного флота, стимулирования конкуренции на рынке специализированного флота;

— постепенного выхода государства из сегмента стивидорной деятельности в морских портах и передачи в установленном порядке такой деятельности в частный сектор;

— формирования планов развития морских портов, в частности путем гармоничного управления земельными ресурсами для их развития с привлечением органов местного самоуправления и органов государственной власти;

— обеспечения подготовки и прохождения аудита Международной морской организации (IMO) путем принятия стратегии выполнения Украиной своих обязанностей и обязательств как государства флага, порта и прибрежного государства;

— упрощения процедур регистрации судов под Государственным флагом Украины;

— упрощения и повышения эффективности системы дипломирования украинских моряков, обеспечения соблюдения международных стандартов подготовки и оценки квалификации;

— развития инфраструктуры глубоководных морских портов;

— строительства специализированных перегрузочных комплексов;

— стимулирования развития пассажирских перевозок морским и речным транспортом;

— гармонизации развития портовой инфраструктуры с развитием железнодорожной и дорожной инфраструктуры.

Обеспечение развития **внутреннего водного транспорта** будет осуществляться путем:

— модернизации речной инфраструктуры;

— сокращения речных транспортных расходов;

— интеграции внутренних водных путей в общую логистическую сеть, в т.ч. участков р. Днепр и р. Дунай в сеть ЕС TEN-T;

— развития европейского водного коридора Е-40, который в долгосрочной перспективе должен соединить Черное море с Балтийским морем;

— упрощения процедуры доступа к судоходству по внутренним водным путям судов под иностранным флагом.

Развитие **дорожного хозяйства** нацелено на улучшение состояния автомобильных дорог, что будет обеспечиваться путем:

— увеличения объемов дорожно-строительных работ на основе кратко-, средне- и долгосрочного планирования выполнения дорожно-строительных работ;

— создания конкурентной среды для исполнителей дорожно-строительных и ремонтных работ;

— реструктуризации государственных компаний с целью коммерциализации и открытой конкуренции, повышения прозрачности и эффективности управления;

— усиления ответственности участников дорожных перевозок за нарушение габаритно-весовых параметров транспортных средств;

— внедрения системы независимого контроля качества дорожных работ;

— внедрения современных дорожных строительных технологий;

— повышения пропускной способности дорожной сети путем внедрения интеллектуальных транспортных систем;



— определения ключевых показателей эффективности управления дорожным хозяйством и системы мониторинга их выполнения;

— стимулирования перехода грузовых перевозок с автомобильного на железнодорожный и водный транспорт через введение платы с грузовых транспортных средств в соответствии с Директивой ЕС 1999/62;

— развития сети пунктов дорожного сервиса для обеспечения соблюдения требований режимов труда и отдыха водителей в соответствии с Европейским соглашением о работе и отдыхе экипажей колесных транспортных средств и регламентами.

НТС-2030, по словам В. Омеляна, определяет цели, к работе над которыми должны приобщиться все заинтересованные стороны. Здесь очень уместно напомнить слова Аристотеля Онассиса: "Мы должны освободить себя от надежды, что море когда-нибудь успокоится. Мы должны научиться плыть при сильном ветре". Т.е. "все проблемы можно преодолеть, привлекая международную экспертизу и объединив усилия власти на национальном, региональном и местном уровнях, а также пользователей транспортных услуг и операторов", — считает министр инфраструктуры.

С целью воплощения в жизнь НТС-2030 будет разработана Программа (План мероприятий) ее реализации, создан мониторинговый комитет, в состав которого будут включены представители заинтересованных органов власти, общественных организаций, представителей бизнеса, средств массовой информации.

КУРЫЛЕНКО Тамара

В Киеве прошел Первый международный форум перевозчиков Logistic Up-2017



25.04.2017 г. состоялся Первый международный форум перевозчиков "Logistic Up-2017: Тренды, кейсы, инструменты". Участие в форуме приняли представители КМУ, Мининфраструктуры, Государственной службы безопасности на транспорте, ГП "Укрдоринвест", отраслевых ассоциаций, представители ведущих транспортных и логиститических компаний, представители общественных организаций, отраслевые эксперты и др.

В ходе мероприятия был затронут широкий спектр актуальных для транспортной отрасли вопросов и проблем. В т.ч. рассмотрены вопросы организации эффективной экспортно-импортной логистики, сокращения рисков несвоевременной доставки грузов, применения электронного документооборота в логистике, перспектив грузоперевозок по международным транспортным коридорам через Украину, а также растаможки грузов в портах. Кроме того, были подняты проблемы превышения весо-габариного контроля на дорогах Украины, а также строительства новых автодорог с привлечением иностранных финучреждений. Среди прочего были рассмотрены пути получения перевозчиками кредита в иностранном банке для покупки транспорта, а также существующие возможности для получения в лизинг грузового автотранспорта б/у.

Существенное внимание в рамках одной из панельных дискуссий было уделено Национальной транспортной стратегии до 2030 г. и реформам в транспортной отрасли. Участие в панели приняли замминистра инфраструктуры Украины Евгений Кравцов, заместитель госсекретаря КМУ Сергей Дегтяренко, начальник отдела стратегического планирования ГП "АМПУ" Владимир Шемаев, партнер адвокатского бюро "Дениса Писаного" Юлия Шапочка, заместитель руководителя департамента коммерческой работы "Укрзализныци" Юрий Чиж. Приводим тезисы части вопросов, обсуждаемых в рамках этой панели.

О НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

Как заявил первый замминистра инфраструктуры Е. Кравцов, за последние годы Украина опустилась на 19 позиций в мировом рейтинге логистических систем и сегодня занимает 80-е место. "У этого крайне серьезного падения есть несколько причин. Первая — состояние транспортной инфраструктуры государства в целом и падение качества инфраструктуры… Кроме того, это связано с эффективностью таможенных процедур и скоростью оформления грузов, а также эффективностью работы украинских транспортных операторов, которая за эти годы существенно снизилась. В этой связи необходимо выходить за горизонт планирования в несколько месяцев или год и смотреть на более долгосрочную перспективу", — заявил замминистра.



Затрагивая тему разработки и реализации Национальной транспортной стратегии в Украине, партнер адвокатского бюро "Дениса Писаного" Юлия Шапочка, отметила, что в Украине отсутствует последовательность действий. "Ранее у нас уже была еще одна транспортная стратегия — до 2020 г. — однако, дальше разработки дело не пошло… Если мы и дальше будем двигаться в том же направлении, международная общественность не будет давать нам деньги на внедрение различных стратегических инфраструктурных объектов. Потому что основным рычагом стратегии должен быть план ее реализации. Если у нас нет плана реализации с конкретными датами что и когда мы сделаем, все так и останется на бумаге", — сказала она.

Также Ю. Шапочка подчеркнула: "На мой взгляд, как специалиста, который будет делать мониторинг имплементации и выполнения (ряда европейских директив в рамках Соглашения об ассоциации — **ред.**), данная стратегия неудобна для работы. Потому что слова "усилить", "улучшить", "углубить" и т.д. не являются показателями. Это — общие слова, от которых Всемирный банк и международные структуры, давая рекомендации и финансирование под конкретный проект, стараются отойти… Мы должны четко прописывать, что в какие сроки будет сделано и что конкретно станет индикатором".

О ТРАНЗИТЕ

Говоря о Национальной транспортной стратегии, также был затронут вопрос транзита. "К сожалению, в стратегии мы не дали ответ на вопрос, является ли транзит для Украины ключевым вопросом развития транспортной отрасли или нет. Этот вопрос требует более глубокой проработки", — отметил Е. Кравцов.



Замминистра констатировал, что в продолжение последних 10 лет наблюдается снижение транзита через территорию Украины. Одна из главных причин — снижение транзита из РФ. "В настоящее время… реального груза в больших объемах через Украину нет... Конечно, мы должны развивать это направление, но если посмотреть поступления Украины от транзита и от экспорта-импорта — это несравнимые цифры", — отметил Е. Кравцов.

Также он добавил: "Возможно нам нужно понять, что транзит — это важно, это одна из составляющих государственной транспортной стратегии… и дополнительного грузопотока… Но не следует забывать, что у нас есть национальная экономика, и что транспорт может быть гораздо важнее в общегосударственном значении… в части обеспечения экспорта".

Кроме того, по мнению Е. Кравцова, нужно понять: какой Украине нужен транзит?

"Потому что есть разное качество транзита… и это должно быть нашим приоритетом — создать условия, при которых товары, проходя через территорию Украины, будут получать какую-то добавленную стоимость — вот это будет победа, а не то, что мы прогоним какую-то нефть по нашей территории. Конечно, это хорошо, но если мы сможем какие-то базовые компоненты для лекарств провезти по Украине и где-то на границе сделать из них аспирин — это дополнительные места, дополнительные налоги".

Слова Е. Кравцова о падении транзита подтвердил начальник отдела стратегического планирования ГП "АМПУ" В. Шемаев. "В 1 квартале мы видим рост по экспорту и по контейнерам. Транзит пока продолжает сокращаться.., хотя мы имеем скидку 50% на транзитные грузы, растет в основном экспорт. На данном этапе мы делаем ставку на работу с экспортерами и импортерами".

О ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

Также в ходе мероприятия были затронуты вопросы либерализации. Как сообщил заместитель руководителя департамента коммерческой работы "Укрзализныци" Юрий Чиж, на рынке железнодорожных перевозок Украины уже есть определенная либерализация. В частности, уже существует большое количество операторов вагонов, т.о., не только "Укрзализныця" владеет подвижным составом. Следующим шагом, по его словам, должна стать либерализация рынка тяги.

Как подчеркнул Е. Кравцов, рынок железнодорожных перевозок должен стать конкурентным — и это основной постулат реформ. В монополии государства



дарства и справедливая оплата социальных перевозок... Лишь после этого будет экономически обосновано открытие рынка пассажирских перевозок для конкуренции".

Возвращаясь к либерализации рынка тяги, Е. Кравцов отметил, что важно не повторить те ошибки, которые были сделаны 12 назад, когда была проведена либерализация вагонной составляющей. По его словам, во-первых, "в той шоковой либерализации "Укрзализныця" потеряла значительную часть своего парка". Кроме того, коммерческий оператор вагонов имел возможность устанавливать рыночную цену на свой вагон, в то время как "Укрзализныця" была ограничена определенными тарифными правилами. В результате парк компании ветшал, а частники себе заказывали новые вагоны.

останется железнодорожное полотно, инфраструктура, а все остальные перевозки, например пассажирские… должны быть конкурентными. Частным операторам должна быть предоставлена возможность заходить на рынок, предоставлять услуги третьим лицам и тем самым повышать эффективность рынка в целом. "Картинка выглядит очень красиво, но для "Укрзализныци" есть определенные риски, связанные с нашей экономикой, — отметил замминистра. — Допуск частных операторов может привести к тому, что основную часть перевозок на украинских железных дорогах перевозчик потеряет, при этом останется нагрузка по части инфраструктуры, пассажирских перевозок и т.д.".

По мнению Е. Кравцова, "Укрзализныця" мгновенно проиграла бы конкурентную борьбу тем потенциальным конкурентам, которые могли бы выйти на рынок, если бы либерализация была проведена сегодня. "Либерализацию нельзя проводить до момента формирования конкурентоспособной среды и до момента выравнивания ситуации: мы оцениваем этот срок в 5—6 лет... Иначе мы просто потеряем государственного перевозчика", — отметил он. — Мы даем переходный период для допуска частных операторов (тяги — **ред**.), для либерализации рынка, для того, чтобы дать возможность "Укрзализныце" подтянуть свой производственный, операционный и логистический потенциал", — подчеркнул он.

Что касается либерализации рынка пассажирских перевозок, то здесь Е. Кравцов выразил уверенность, что "в ближайшие 10 лет "Укрзализныця", или государство, будет оставаться единственным пассажирским оператором на рынке". При этом он пояснил: "В отличие от грузового направления, где с экономической точки зрения либерализация возможна, — там все понятно и понятна структура доходности, для либерализации пассажирских железнодорожных перевозок необходимо провести большую комплексную работу… В т.ч. необходимо провести ряд реформ для того, чтобы была компенсация со стороны госу-



Как отметил Ю. Чиж, в результате на рынке сложилась такая ситуация: есть качественный коммерческий вагон и дешевый вагон "Укрзализныци". "Некоторые грузоотправители, чтобы не переплачивать за использование вагонов, просто ожидают, когда придет дешевый вагон к ним и перевезет груз.… Они стоят в очередь к "Укрзализныце", в то время как вагоны других операторов могут простаивать по той или иной причине — например, потому что им не выгодно возить какой-то груз… И на самом деле дефицит подвижного состава, о котором говорят, — это дефицит дешевого подвижного состава", — отметил он. Представитель "Укрзализныци" сообщил, что в настоящее время ведется работа над тем, чтобы изменить правила тарификации для того, чтобы компания стала полноправным участником рынка.



О либерализации рынка также говорили и портовики. Так, начальник отдела стратегического планирования и развития ГП "Администрация морских портов Украины" Владимир Шемаев отметил, что государство приняло решение о постепенном выходе из бизнеса по перевалке грузов. "Доля государственных операторов, государственных портов постепенно снижается и в 2017 г. она составила всего 22%, хотя еще 10 лет назад мы были близки к цифре 90—80%. К 2025 г. эта доля будет еще ниже", — сказал он.



Кроме того, В. Шемаев выразил мнение, что стратегическое имущество в порту — подходные каналы, причалы, объекты наземной инфраструктуры, дороги, которыми пользуются два и более участников, должны быть в собственности государства, но стивидорными компаниями должны оперировать частные компании, поскольку они показывают высокую эффективность. Также он подчеркнул, что Мининфраструктуры и КМУ неоднократно подавали в парламент предложения по исключению государственных стивидорных компаний из списка запрещенных к приватизации.



Со своей стороны, руководитель ГП "Херсонский морской торговый порт" Андрей Соколов отметил: "Ни для кого не секрет, что у нас происходит приватизация по-украински: выжать последние соки из предприятия, чтобы оно прекратило свое существование. Но нужна либо честная приватизация, либо концессия, когда после окончания концессионного периода актив остается в собственности государства. Это наиболее приспособленная модель для осуществления инвестиций", — отметил А. Соколов.

О СОЗДАНИИ "УКРЗАЛИЗНЫЦЕЙ" СОБСТВЕННОГО ЭКСПЕДИТОРА

Также участники панельной дискуссии не смогли обойти своим вниманием вопрос создания "Укрзализныцей" собственного экспедитора. Как подчеркнул Е. Кравцов, "Укрзализныця" должна иметь возможность конкурировать по всем направлениям работы на рынке железнодорожных перевозок. И экспедирование — одно из этих направлений. "Я поддерживаю идею создания такого экспедитора, но с целым рядом оговорок. Важно, чтобы благая идея не обратилась в очередную монополию… Крайне важно, чтобы "Укрзализныця" не давала преференции этому экспедитору. Во-вторых, важно, чтобы этот экспедитор действительно давал добавочную стоимость как для клиента, так и для "Укрзализныци", а не еще для каких-то третьих экспедиторов-"прокладок".

Со своей стороны Ю. Чиж отметил, что придерживается аналогичного мнения с Е. Кравцовым. Также он добавил: "В настоящее время мы лишь занимаемся алгоритмом того, каким образом "Укрзализныця" сможет выходить на этот рынок. В первую очередь, мы хотим, чтобы эта компания (экспедитор — **ред.**) привлекла… транзитные грузы или какие-то дополнительные услуги, которые на данный момент отсутствуют на рынке… Т.е. в первую очередь говорим о качестве логистического процесса".

КОРНИЛОВА Татьяна

Частно-публичный диалог — одна из форм участия общества в формировании государственной политики

Вопросы развития и содействия торговле, упрощения процедур как фактора роста Украины сегодня выходят на первый план, в т.ч. и как фактор совершенствования бизнес-климата и содействия развитию бизнеса в целом. Общемировой тенденцией последних лет являются настойчивые попытки и практические шаги стран для реализации принципа всеобъемлющего включения (full inclusiveness) разных сторон в частно-публичный диалог по вопросам содействия развитию торговли.

Признаки положительного влияния частного сектора и общества на принятие решений органами власти уже ощутимы в Украине, однако упрощение процедур торговли, несмотря на отдельные позитивные сдвиги, все еще требует системной работы всех заинтересованных сторон на постоянной основе.

Так, согласно результатам опроса, проведенного Институтом экономических исследований и политических консультаций в рамках проекта "Диалог по содействию торговле" среди 1044 украинских предприятий, осуществляющих ВЭД, взаимодействует с органами власти по упрощению процедур торговли меньшинство предприятий. Среди всех опрошенных 73% не ведут диалог по содействию торговле, 17% ответили, что ведут диалог с помощью посредников, т.е. через бизнес-ассоциации или торгово-промышленные палаты, 7% ведут диалог непосредственно с госорганами и 4% поддерживают диалог через оба канала.

Основные тезисы, положения и выводы указанного исследования приводятся ниже.

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ОБОСНОВАНИЕ ПРОБЛЕМЫ

В Украине существует достаточно развитая практика взаимодействия граждан и общественных институтов с органами власти на местах и в центре: проводятся различные тематические отраслевые форумы, конференции, конгрессы, круглые столы, которые инициируются как общественными институтами, так и органами власти; популярной остается традиционная практика рабочего взаимодействия с властью через письма-обращения, жалобы, письма-запросы, горячие линии, электронные и телефонные консультации, Интернет- и видео-конференции и т.п.

Со своей стороны органы власти инициируют и создают координационные и консультативно-совещательные органы, проводят специализированные советы (экспортеров, инвесторов и т.д.), рабочие группы, специальные тематические встречи представителей бизнеса с министрами и профильными заместителями министров.

Однако довольно часто в результате такого взаимодействия издаются резолюции "создать рабочую группу для изучения вопроса" или "для дальнейшей обработки". Такой подход означает автоматические отсрочки не только решения самой проблемы, но и диалога по поводу поиска решения. Несмотря на существование большого количества форм, форумов и средств коммуникации частного сектора с властью, в Украине отсутствует либо слишком низкая культура ведения приватно-публичного диалога по различным актуальным вопросам, в частности с целью управления торговой политикой.



Представители частного сектора, экспертной среды, общественности остаются недовольными, падает уровень их заинтересованности в конструктивном взаимодействии с публичным сектором, теряется доверие к власти, ее способности оперативно решить вопрос.

В свою очередь отсутствие понимания частным сектором правил, договоренностей, прав и обязательств, вытекающих из подписанных Украиной международных договоров и других документов в сфере международной торговли, инертность и несогласованная (часто противоречивая) позиция самих бизнес-ассоциаций углубляют разрыв в доверии и усиливают нежелание сторон диалога консолидироваться ради поиска консенсусных решений.

Однако от четкой формулировки интересов, определения согласованных целей и приоритетов национальных торгово-экономических интересов, их влияния на другие государственные политики, реализации и корректировки в случае необходимости торговой политики зависит качество бизнес-среды и благоприятности условий для международной торговли.

ОБЩЕСТВЕННЫЕ СОВЕТЫ И ДРУГИЕ ОРГАНЫ

В Украине в разные периоды учреждались, отменялись и восстанавливались различные площадки взаимодействия между властью, бизнесом и обществом, что свидетельствует о понимании страной и ее правительством необходимости ведения диалога и содержательного взаимодействия. Не всегда такое взаимодействие строится легко и просто, даже при наличии желания сторон и инструментария.

Общественные советы в Украине являются временными консультативно-совещательными органами при институтах исполнительной власти, образуемыми для содействия участию общественности в формировании и реализации государственной политики. Решения общественных советов носят рекомендательный характер и являются обязательными для рассмотрения органом-учредителем. Однако в этом контексте важно отметить отсутствие четких, формализованных механизмов учета органом исполнительной власти, например, результатов проведенных консультаций. Также отсутствуют прописанные критерии учета, или наоборот отклонения результатов консультаций или предложений общественности при принятии окончательного решения по тому или иному проекту. Т.о., фактически отсутствует механизм отслеживания результатов общественного обсуждения в тех или иных решениях органов исполнительной власти.

Кроме института общественных советов, существует еще один формат — социальный диалог (Закон Украины "О социальном диалоге в Украине"). Для его реализации в Украине образованы Национальный трехсторонний социально-экономический совет и территориальные трехсторонние социально-экономические советы. Несмотря на то, что их решения носят рекомендательный характер, они фактически являются согласованными позиционными документами, с которыми правительство должно считаться при реализации своей торговой политики.

В 2008 г. был образован Совет предпринимателей при КМУ (пост. КМУ от 13.02.2008 г. № 54) как постоянно действующий консультативно-совещательный орган, основной задачей которого является подготовка предложений по широкому кругу вопросов формирования госполитики, в т.ч. экономической, налоговой и таможенной. Данный Совет можно считать площадкой частно-публичного диалога по широкому кругу вопросов развития предпринимательства и торговли. В его компетенции находится и вынесение на рассмотрение вопросов упрощения процедур торговли. Несмотря на то, что его решения носят рекомендательный характер, в особо значимых случаях эти решения реализуются через принятие соответствующих актов КМУ.

Задачей Совета экспортеров и инвесторов при МИД Украины и Совета по продвижению экспорта при МЭРТ Украины является продвижение и защита торгово-экономических интересов Украины за рубежом на дву- и многосторонних уровнях. Это можно считать форматом целевого частно-публичного диалога именно по вопросам содействия торговле.

С целью создания высокотехнологичной индустриальной модели отечественной промышленности, наращивания производства товаров с высокой добавленной стоимостью, конкурентоспособных на внешнем рынке, и т.п. был создан Национальный комитет по промышленному развитию. Комитет имеет статус временного консультативного органа КМУ, фактически это еще одна площадка для диалога с властью.

Особо следует выделить деятельность Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики (МРГ), которая была создана в 2011 г. по инициативе украинского национального комитета Международной торговой палаты в Украине. Она активно действует и продвигает реализацию мероприятий по внедрению "единого окна" на таможне в соответствии с Рекомендациями ЕЭК ООН. На практике МРГ привлекает к своей работе соответствующие министерства и службы, с одной стороны, и ассоциации перевозчиков, таможенных брокеров, экспедиторов, специалистов по логистике — с другой. Ее деятельность отличается чисто практическим профессиональным подходом, высоким уровнем прозрачности и ответственным отношением к сотрудничеству сторон-участниц.

Украинский частный сектор на сегодня имеет достаточно разветвленную систему самоорганизации. Однако способность таких объединений развивать диалог с властью, формулировать приоритеты и продвигать свои интересы бывает низкой. Несмо-

тря на имеющиеся преимущества участия в бизнес-ассоциациях частный сектор не демонстрирует значительного позитива и заинтересованности в ведении диалога с органами власти по вопросам упрощения процедур торговли.

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Эффективное построение и внедрение политики по содействию торговле и упрощению процедур невозможно без привлечения "пользователей" этой политики.

Сегодня необходимо целенаправленное совершенствование таких отношений. Признание этого факта и соответствующие практические шаги будут означать, что Украина преодолевает неэффективность и предвзятость устаревших форм управления, формирует новую благоприятную бизнес-среду, расширяет экономические свободы граждан, опирается на поддержку частного сектора в своих реформах.

Развитие частно-публичного диалога по вопросам торговой политики, кроме очевидного положительного эффекта внутри страны, может и должно служить позитивным сигналом торговым партнерам о том, что Украина, несмотря на трудности момента, строит стабильную систему прозрачности и предсказуемости своей политики, гарантированных прав и взаимной ответственности государства и бизнеса; приобщается к глобальным процессам в международной торговле на основе уважения международных обязательств и национальных торгово-экономических интересов.

Основной проблемой безрезультативности в Украине практики взаимодействия бизнеса и общественности с органами власти на местах и правительством является низкий уровень доверия к власти, формальный подход к диалогу с обеих сторон. Решить эту проблему возможно в т.ч. путем обеспечения обязательности участия в частно-публичном диалоге представителей сторон, имеющих достаточный уровень полномочий и компетенций принимать и воплощать в жизнь решения.

В частности, участие в каждом заседании общественного совета руководителя центрального органа исполнительной власти (министра) должно стать постоянным, что позволит более ответственно обсуждать и сразу принимать решения, формировать взаимные договоренности, избегая дополнительных бюрократически-процедурных звеньев в цепи принятия и длительного согласования решений.

Институты гражданского общества, такие как профессиональные союзы, ассоциации и организации работодателей, органы самоорганизации граждан и даже неправительственные СМИ должны более активно использовать механизм консультаций в соответствии с установленным порядком с учетом возможностей и компетенции общественных советов.

В рамках работы общественных советов целесообразно разработать и согласовать соответствующий прозрачный механизм и критерии для учета либо отклонения результатов консультаций и предложений от бизнеса.

В периоды неопределенности и "турбулентности" постоянство частно-публичного диалога относительно и обычно ослаблено. Главная причина — падение уровня доверия к власти вследствие растерянности, потери предыдущих ориентиров и невозможности их быстрого восстановления. Однако именно в такие времена чрезвычайно важным является мобилизация усилий, совместная работа частного сектора и властных структур всех уровней, несмотря на различия в позициях и наличие обязательных к исполнению бюрократических процедур.

Даже при наличии достаточно высокого уровня устойчивости такой диалог должен быть всегда под контролем, поскольку существует много вызовов его существованию, среди которых монополизация его большими компаниями (собственниками) или группами "по интересам" и использование в своих целях (манипуляции).

В свою очередь публичный сектор может выбрать тактику прикрытия "государственными или национальными интересами" для продвижения и усиления роли и присутствия государства в частном секторе, например, усложняя административные рамки и таможенные процедуры для внешнеэкономических операций.

Открытость, как можно более широкое привлечение к частно-публичному диалогу заинтересованных игроков, постоянная коммуникация и прозрачные методы деятельности и подготовки решений, их выполнение станут хорошим предохранителем таким явлениям.

Однако прозрачность самого процесса не одинаково понимается частным и публичным секторами — разные игроки по-своему понимают "границы" прозрачности. Как определить достаточность "границы" подотчетности публичного сектора перед частным? Подотчетность частного сектора легко регулируется со стороны государства через налоговое, таможенное и иное законодательство и нормы. Как дисциплинировать публичный сектор за несоблюдение, некачественное выполнение законодательства, бездействие? Каждая из этих трех проблем имеет для бизнеса свою большую цену, поскольку является наиболее непредсказуемым фактором в правилах игры.

Прозрачность не заменяет собой доверие между сторонами диалога, но значительно способствует и усиливает процесс его развития, поэтому прозрачность во взаимодействии между частным и публичным секторами является фундаментальным принципом, уровень соблюдения которого будет определять устойчивость и будущее частно-публичного диалога.

ЗИНЧЕНКО Ольга





Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region

Ильичевск Клайпеда 52 часа
Дистанция 1766 км

From Illichivsk to Klaipeda — 52 hours. Distance 1766 km.

Контрейлерный поезд «Викинг» – это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

VIKING train, the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.

На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project. It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.

Stockholm
Helsinki
Klaipeda
Lietuvos Respublika
Kaunas
Minsk
Belarus
Korosten
Kiev
Ukraine
Kishinev
Odessa
Illichivsk
Bucharest
Poti
Baku
Varna
Istanbul
Batumi

Преимущества проекта / Benefits

- Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки
  Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время
  Fixed schedule, reduced transit time
- Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования
  Safety and security of goods
- Ускоренные таможенные и пограничные процедуры
  Facilitated customs and border procedures
- Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей
  Linkage with Baltic and Black seas
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду
  Environment-friendly

Возможности / Options

- Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы
  Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог
  Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways.
- Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромах или судах Ро-Ро
  Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels

www.vikingtrain.com

PLASKE
ПЛАСКЕ
Energy in motion
VIKING Train Operator

АО «ПЛАСКЕ» предоставляет полный спектр транспортных, логистических, таможенных и финансовых услуг при организации перевозок грузов по железной дороге, морем, авиа и автотранспортом.

PLASKE JSC renders full scope of transport, logistics, customs and financial services related to international freight forwarding by rail, sea, air, and road modes.



а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaske.ua
plaske.ua



Почему мы “нелюбимый дальнобой”

Вот уже в шестнадцатый раз в Одессе будет проходить Международная неделя торговли и транспорта, в которой мы с удовольствием хотим, как и ранее, принять участие. До этого она называлась "Транспортной неделей" и всегда собирала большое количество специалистов транспортной отрасли не только из Украины, но и из большого количества других государств из Европы и Азии. Это всегда была платформа для обсуждения насущных проблем и новых идей, которые вскоре становились реальностью.

Поэтому я не удержался и захотел написать несколько слов о сегодняшних реалиях транспортного сектора.



В последнее время в прессе и на телевидении прошла целая серия статьей и репортажей об Информационной системе портового сообщества (ИСПС) в морском порту Одессы и других портах Черного моря, в которых был основной лейтмотив — за пользование системой надо платить. А это, по мнению критиков, неправильно — "сыр должен быть бесплатным".

Где вы видели инвестора, который, вложив средства, не захотел бы их вернуть. Это аксиома для любого бизнеса.

Мне сразу вспомнился 2011 г. — в Одессе был проведен международный семинар по данному вопросу при содействии Украинского национального комитета Международной торговой палаты (ICC Ukraine), Национального института стратегических исследований, Государственной таможенной службы Украины и при участии представителей украинского бизнеса.

Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) Ян Кубиш высоко оценил результаты проведения указанного семинара и обратился к Премьер-министру Украины с просьбой поддержать инициативу Украинского национального комитета Международной торговой палаты (ICC Ukraine) по реализации в Украине пилотного проекта "Единое окно — локальное решение".

Во исполнение поручений и при поддержке Премьер-министра Украины по инициативе Украинского национального комитета Международной торговой палаты были созданы Межведомственная рабочая и экспертная группы по вопросу внедрения системы "Единое окно — локальное решение" в зоне деятельности Южной таможни и портов Одесской области, которые начали свою деятельность в декабре 2011 г. (в дальнейшем — МРГ — **ред.**) .

МРГ продолжает действовать до сих пор — состоялось уже 35 заседаний и проведены международные семинары под эгидой ЕЭК ООН, очередной состоится в Одессе 1.06.2017 г.

Это стало прорывом во внедрении информационных технологий на фоне огромной очереди грузовиков, которые стояли неделями на всех прилегающих улицах в районе Пересыпи в ожидании выпуска контейнеров. По "свистку" от экспедиторов стартовали настоящие гонки тяжелых грузовиков через мост на территорию порта за контейнерами. Время до выезда их с грузом измерялось несколькими сутками, иногда неделями, сегодня при ИСПС — несколько часов.

Критики ИСПС предлагают: "Пусть государство возьмет на себя все расходы, например, то же ГП "АМПУ". Давайте скажем сразу, что это тоже коммерческое предприятие, которое будет также брать плату за свои услуги. А саму компьютерную систему еще надо разработать и внедрить, что также требует немалых средств.

Для примера вспомнились такие госпредприятия, как "Укринтеравтосервис" и "Служба международных автомобильных перевозок" (СМАП), на которые министерство в свое время возложило право оформления разовых иностранных разрешений для международных перевозок грузов. Министерство обменивалось этими разрешениями с министерствами стран Европы и Азии бесплатно, однако их нужно напечатать, ими нужно обменяться, т.е. либо поехать, либо отправить почтой и оформить при выдаче. Вот уже и сложилась калькуляция стоимости услуги. Начиная с девяностых годов, плата за оформление одного разрешения колебалась от 60 грн. до 150 грн. А если вы едете, например, в Португалию, то вам необходимо на один автомобиль их несколько — Польши, Германии, Франции, Испании и Португалии. Дальше считайте сами.

Решили, что лучше сделать это административной услугой, теперь платим 60 грн. Укртрансбезопасности, они перечислят это в бюджет, а бюджет им планирует эти расходы. Но плата за услугу все равно взимается. В 2016 г. были выданы около 700 тыс. разрешений, в бюджет уплачено 35,5 млн грн. Расходы все равно несут сами автоперевозчики.

Теперь вернемся к ИСПС, которая создана на основе принципа государственно-частного партнерства. Где критики видели инвестора того или иного проекта, который, вложив средства, не захотел бы их вернуть и приумножить. Это аксиома для любого бизнеса и в том числе для государственно-частного партнерства.

И еще немного о разрешениях. Как сообщает пресс-служба Мининфраструктуры, министр Владимир Омелян заявил во время участия в Anti-Corruption Demo-Day, который завершил антикоррупционную программу для Мининфраструктуры: "Я убежден, что на платформе 1991 Open Data Incubator мы сможем построить качественные ИТ-решения, которые сделают инфраструктуру прозрачной и удобной для граждан и бизнеса".

Свежо предание, но верится с трудом. С каждым годом все больше и больше нареканий у перевозчиков вызывает система распределения, выдачи и учета разрешений на грузовые перевозки. И это касается не только их непрозрачного распределения, но и системы их учета и возврата. Это все звенья одной цепи.

Конечно, наиболее действенной была система, когда эти разрешения выдавались непосредственно в пунктах пропуска на границе представителями тогдашнего ГП "СМАП". Когда автомобиль прибыл в таможенную зону, получив разрешения, уже не сможет ее покинуть, так как это достаточно сложная процедура, требующая письменного разрешения таможенной и пограничной служб.

Сегодня выдачу разрешений перенесли вглубь страны, т.е., получив разрешение, водитель может ехать к себе в предприятие, где эти разрешения откладываются до лучших времен, как правило, конца года, когда фрахты возрастают. Нередки случаи, когда разрешения выдаются без прибытия транспортного средства в ПВР, а только при наличии документов. Куда они дальше попадают, объяснять не надо.

Чиновники из министерства, департамента делают удивленные глаза: "Как так, что разрешения некоторых стран заканчиваются уже в первом полугодии, а еще год назад их хватало на 3 квартала, а то и почти до конца года?". Простой пример. В начале мая нынешнего года министерство сообщает, что универсальные разрешения Румынии и Турции для порожних автомобилей квоты 2017 г. практически закончились. К концу года таких объявлений будет больше чем по половине из стран.

При этом из 14 тыс. полученных транзитных разрешений Турции использованы на сегодня аж 500 шт. Простой вопрос — зачем брали, если это повторяется из года в год?

Анализ использования разрешений должен был давно послужить тревожным сигналом для министерских руководителей — нужно срочно проводить переговоры о получении дополнительных квот, а не ждать, что автомобили остановятся. Наверное, поэтому все больше перечень стран, разрешения которых министерство пытается квотировать и ограничивать. Но ведь это ничего не дает, кроме того, что некоторые перевозчики, находящиеся в фаворе, могут отхватить кусок побольше.

Наш Союз еще 15 лет назад предлагал создать компьютерную систему учета выдачи и возврата разрешений, которая была бы полностью открыта для каждого перевозчика. Мы уже прожили семнадцать с небольшим лет в XXI веке — веке ИТ и всеобщей компьютеризации, которые прошли мимо этого процесса. Менялись министры, структура министерства, создавалась и переименовывалась инспекция, но эту задачу так и не реализовали, хотя поддерживали на словах все.

Однако забрезжил свет в конце тоннеля. В 2016 г. на заседании Общественного совета при Укртрансбезопасности мы вновь подняли этот вопрос, и инспекция разработала техническое задание на этот проект. Пока системы нет, но я верю новому руководству Укртрансбезопасности, которое заверяет, что это будет.

Только новейшие информационные и телекоммуникационные технологии дают возможность создания реально прозрачной и действенной системы выдачи и контроля за использованием разовых и отдельных многократных разрешений на международные перевозки грузов и пассажиров.

Если эта система будет полностью открыта для самих перевозчиков и общественности, тогда каждый может увидеть когда, сколько и кто конкретно получил разрешения, кто их не вернул вовремя. Это и даст возможность установить общественный контроль за действиями чиновников.

Сегодня, к сожалению, это делается за закрытыми дверьми, без участия общественности, и это есть коррупционные проявления.

А теперь, почему мы "нелюбимый дальнобой"? Сразу после распада СССР в управлении Министерства транспорта Украины было около 1000 автотранспортных предприятий, авторемонтных заводов, снабженческих, проектно-конструкторских и ремонтно-строительных организаций. Где они сейчас? Часть из них просто закрылись, другие попали в частные руки и перепрофилированы, или просто стали землей для строительства, и лишь малая часть сохранилась. Отрасль международных автоперевозок вообще становилась на ноги сама — ведь ранее все в Украине принадлежало главку "Совтрансавто" Министерства автотранспорта РСФСР.

Мы привыкли выживать сами, несмотря на постоянное внедрение Евро-4, 5, 6 (это при известном качестве нашего дизтоплива), драконовские пошлины на импортный подвижной состав (неужели есть другой), нехватку валюты для следующего рейса на оплату топлива и дорог из-за обязательной 70—50% продажи валютной выручки и многое другое. А сами дороги? Сколько приходится тратить на ремонт и шины? Любой понимает, что если выполняется международный рейс, то перегруза там быть не может — взвешивание происходит на любой границе, будь-то Евросоюз, Беларусь или Россия.

За 2016 г. в Украине произошло всего около 160 тыс. ДТП, в т.ч. с постадавшими по вине водителей — 13 тыс., из них по вине водителей лицензированных транспортных средств — 1134 (8,69%). Отнимите отсюда всем известных "маршрутчиков", и все станет понятно, исходя из выполненных в год 700 тыс. рейсов за границу.

В Мининфраструктуры Украины созданы два проектных офиса, активно обсуждается Национальная транспортная стратегия Украины до 2030 г., каждый год намечаются и утверждаются комплексные планы деятельности по имплементации мер в рамках Соглашения об ассоциации с ЕС. Что же в их проектах, планах касается автомобильного транспорта? Как правило, ничего, или просто пестрит словами "проверка", "контроль", изредка "обучение", часто "директива" или "регламент ЕС". Складывается впечатление, что мы уже на грани вступления в ЕС, хотя в Соглашении об ассоциации прямо записано обратное.

Создается впечатление, что перевод директив и регламентов ЕС и их быстрое внедрение стало просто самоцелью. При том, что в ЕС для внедрения отводится от 3 до 5 лет, у нас почему-то, ну максимум, полгода. Последней каплей стало неуемное желание практически полностью либерализовать маршрутные городские и пригородные перевозки пассажиров. Такие общественные организации, как Украинский транспортный союз, ВААП и АсМАП Украины категорически возражают против таких радикальных мер, однако чиновники все равно настаивают. Вывод простой. Нас не нужно любить, лучше помогите нам выжить в непростой экономической и политической ситуации, ведь мы для вас и страны не чужие. Мы свои.

ЛИПОВСКИЙ Виталий, президент Украинского союза автомобильного транспорта и логистики





АССОЦИАЦИЯ "УКРВНЕШТРАНС"

С 1992 года на службе обществу

Наше видение: устойчивое развитие в соответствии с мировыми стандартами и стремление к обеспечению лидерства Участников Ассоциации на международном рынке транспортно-логистических услуг.

Наша миссия: постоянная координация хозяйственной деятельности Участников Ассоциации и улучшение их позиций на транспортно-логистическом рынке, а также содействие развитию и упрощению процедур международной торговли и логистики путем использования потенциала украинской транспортно-логистической системы, документов и форм ФИАТА, взаимодействия с ФИАТА, другими международными организациями, органами государственной власти и местного самоуправления Украины, заинтересованными участниками цепи поставок.

Наши цели:

- Защита общих интересов Участников Ассоциации в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, отраслевых международных правительственных и неправительственных организациях.
- Влияние от имени сектора транспортно-логистических услуг на отраслевое действующее и будущее законодательство Украины.
- Создание условий для выхода Участников Ассоциации на международные рынки путем выполнения представительских функций в ФИАТА и других международных организациях.
- Интеграция Участников Ассоциации в единую национальную транспортно-логистическую систему.
- Системное совершенствование уровня профессиональной подготовки и образования персонала участников цепи поставки, в том числе в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА:
  - ✓ "Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (Диплом ФИАТА)";
  - ✓ "Управление цепями поставок (Высший диплом ФИАТА)".
- Создание правовой основы и организационной структуры смешанных интермодальных/мультимодальных перевозок в Украине, основываясь на возможностях практического применения документов и форм ФИАТА, а также документов МТП в области международной торговли и логистики.

Наше участие в международных организациях:







SEEFF

01042, Украина, г. Киев ул. П. Лумумбы, 4/6, к. А, оф. 301
тел./факс: +380 (44) 206 05 09
secretariat@atfl.org.ua
www.atfl.org.ua
www.facebook.com/ATFLOU
www.instagram.com/ukrvneshtrans/



Мининфраструктуры и МА "Борисполь" работают над удешевлением полетов

Мининфраструктуры и аэропорт "Борисполь" начали совместную работу по удешевлению авиаперелетов. Гендиректор ГМА "Борисполь" Павел Рябикин признает, что своеобразным детонатором начатого процесса стала авиакомпания Ryanair, в ходе переговоров с которой "вскрылся ряд проблем, которые необходимо решить, чтобы больше украинцев смогло начать летать".

5.05.2017 г. Мининфраструктуры Украины обнародовало проект приказа "Об утверждении изменений к аэропортовым сборам за обслуживание воздушных судов и пассажиров в ГП "МА "Борисполь", согласно которому предлагается снизить аэропортовый сбор за обслуживание пассажиров международных рейсов в аэропорту на 25% — с $17 до $13 за каждого отправленного пассажира.

Со своей стороны, ГП "Борисполь" предложило новую публичную оферту на условия работы перевозчиков в аэропорту, предлагающую новую систему понижающих коэффициентов к аэропортовым сборам и сборам за взлет-посадку.



Вопросам удешевления авиаперевозок был посвящен пресс-брифинг, состоявшийся 11.05.2017 г. в ГМА "Борисполь".

"Общеорганизационно, чтобы дать возможность лоукостам войти в страну, необходимо провести несколько этапов — удешевление для пассажиров стоимости билетов и удешевление для авиакомпаний работы в аэропорту "Борисполь", — сообщил П. Рябикин. — Решение этих двух задач было разбито между аэропортом и министерством. Министерство непосредственно работало над удешевлением билета (снижением базового пассажирского сбора). Со своей стороны, "Борисполь" сделал свою часть домашнего задания по удешевлению перевозок, изменив публичную оферту на условия работы перевозчиков в аэропорту". По словам главы аэропорта, для того, чтобы снизить цену билета, аэропорт разработал новую стимулирующую систему скидок для привлечения авиаперевозчиков, работающих в лоукост-сегменте.



Как сообщил коммерческий директор аэропорта Максим Волошин, система предоставления скидок направлена на удешевление авиаперевозок, расширение сети маршрутов, увеличение доли транзитных пассажиров, рост объемов перевозок и доходов аэропорта, привлечение бюджетных перевозчиков. Предлагается устанавливать для новых международных рейсов скидку к сбору за взлет-посадку и пассажирскому сбору в первый год — 80%, второй — 60%, третий — 40% и четвертый — 20%.

"Система привлечения новых перевозчиков получила новую шкалу скидок — максимальная скидка увеличилась до 80%. Кроме того, если раньше система была рассчитана на 3 года, то сейчас — на 4. Это означает, что перевозчик может свой рейс считать новым дольше", — отметил М. Волошин. При этом он уточнил, что новым рейсом будет считаться рейс, открытый в пункт, находящийся не ближе 100 км от аэропорта, куда уже выполняются рейсы. По словам В. Волошина: "Данная норма взята из европейских норм, поскольку аэропорт старается приводить свою программу стимулирования в соответствие с европейскими стандартами".

Кроме того, предлагается 80% скидки к пассажирскому сбору за транзитного пассажира. "Часто трансферного пассажира воспринимают просто как иностранца, летящего через "Борисполь" из одной страны в другую. Но на самом деле, с ростом количества внутренних рейсов очень эффективно развивается трансфер из Украины за границу через "Борисполь". И этот фактор также нужно принимать во внимание. Необходимо создать условия для отечественных трансферных пассажиров, чтобы наши граждане путешествовали больше", — отметил М. Волошин.



Также аэропорт "Борисполь" предусмотрел скидки к пассажирскому сбору в зависимости от объемов перевозок авиакомпаний. Данные скидки будут рассчитываться с учетом отправленных авиакомпанией пассажиров регулярных рейсов; пассажиры новых рейсов и трансферные пассажиры не будут учитываться.

"Чем больший объем перевозок генерирует авиакомпания, тем больший совокупный объем скидок она получает. Скидка дается на прирост, начиная от объема в 100 тыс. пасс. Это условно эквивалентно 1,8 рейсам в день — довольно несущественный объем для аэропорта "Борисполь", потому что только за первую неделю мая в среднем он ежедневно обслуживал около 213 рейсов", — пояснил коммерческий директор.

Если высчитать в среднем объем скидки от нестимулируемых объемов перевозки (100 тыс.) плюс стимулируемых, то при объеме перевозки пассажиров до 300 тыс. чел., средний объем скидки составит около 6,67%, при объеме перевозки до 600 тыс. чел. — 13,48%, 1,2 млн пасс. — 21,81%, до 2,4 млн пасс. — 30,93%, до 4,8 млн — 40,48%.

В свою очередь П. Рябикин подчеркнул, что одним из требований аэропорта в рамках новой публичной оферты будет обязательное отображение скидки, предоставленной аэропортом, в конечной цене билета.

Отвечая на вопрос журналистов, какие были требования Ryanair для того, чтобы она зашла в "Борисполь", П. Рябикин отметил: "Переговоры Мининфраструктуры с Ryanair выстраивались т.о., что для прихода лоукоста необходима ставка плюс-минус $7,5 (на пассажира — **ред.**), и на переговорах Мининфраструктуры пообещало рассмотреть возможность обеспечения таких тарифов… Если мы сопоставим, что мы озвучили — наша публичная оферта с предоставлением 80% скидки на новое направление и одновременно снижение базовой ставки пассажирского сбора, то мы получим сумму, приближающуюся к $7,5".

По словам П. Рябикина, переговоры с Ryanair продолжаются, "но о конечном результате можно будет говорить лишь тогда, когда будет принят приказ Мининфраструктуры" (речь идет о проекте приказа "Об утверждении изменений к аэропортовым сборам за обслуживание воздушных судов и пассажиров в ГП "МА "Борисполь". Документ может быть принят 5.07.2017 г. (спустя 2 месяца с момента обнародования и после того, как будут учтены все замечания к нему — **ред.**).



НАСКОЛЬКО ОПРАВДАНО ВВЕДЕНИЕ ВЫСОКИХ СКИДОК



Комментируя новую публичную оферту, презентованную аэропортом "Борисполь", глава наблюдательного совета международного аэропорта "Киев" Денис Костржевский подчеркнул, что любой аэропорт может делать скидки лишь в пределах своей рентабельности. У нас рентабельность, заложенная в пассажирском сборе, 7%... Как "Борисполь" будет давать 80%, мне непонятно… Аэропорт "Киев" не может предоставлять такие скидки".

Также он добавил: "Если снижать пассажирский сбор, то нужно показать, за счет чего идет это снижение. Потому что если скидка идет за счет аэропорта "Борисполь" или за счет его сотрудников, тогда нужна дотация из госбюджета, как это практикуется во всем мире… А когда такая скидка предоставляется за счет самого предприятия, это ведет к тому, что оно не может ни развиваться, ни обновлять основные фонды, ни выплачивать своим сотрудникам зарплату, это — неправильная модель".

Что касается удешевления стоимости авиабилетов, то здесь Д. Костржевский отметил: "Возможно, наши коллеги мотивируют авиакомпании летать больше и чаще, но насколько это удешевит билет? Если брать цену билета, то в цене билета 60% — стоимость топлива, 20% — амортизация ВС и около 5—10% составляют все аэропортовые сборы. Захотят ли топливные компании заправлять лоукосты со скидкой 80% — вряд ли".

Со своей стороны, П. Рябикин признал, что снижение базового тарифа регулятором в намерении сделать авиаперевозки более доступными, несомненно, повлияет на доходную часть аэропорта. "В случае принятия приказа мы понимаем, что наши финансовые показатели снизятся, но мы рассчитываем на увеличение пассажиропотока на протяжении полутора лет. И за счет увеличения пассажиропотока мы сможем компенсировать недобранные доходы… Наша задача, в конечном итоге, сместить центр формирования прибыли на неавиационные доходы", — отметил он.

По словам П. Рябикина, все расчеты, связанные с влиянием скидок на доходы "Борисполя", уже переданы в Мининфраструктуры. "В каком виде будет принят приказ, станет ясно после 5 июля… Финплан на 2017 г. мы выполним в любом случае. Ожидаем, что в 2018 г. будет некая стагнация", — отметил он.

Как сообщал в апреле замгендиректора аэропорта Евгений Дыхне, в т.г. в "Борисполе" планируют начать корпоратизацию аэропорта. Это даст возможность предприятию более эффективно управлять своими площадями и получать неавиационные доходы, которые напрямую коррелируются с ростом пассажиропотока. "Это является хорошей перспективой для "Борисполя" в условиях значительного снижения ставок аэропортовых сборов. Существующая форма управления госпредприятием себя изжила, — подчеркнул он. — В настоящее время "Борисполь" не управляет процессом формирования своих контрагентов — держателем договоров с контрагентами является ФГИУ". Говоря о том, когда произойдет корпоратизация, Е. Дыхне отметил: "Это точно не произойдет до конца 2017 г. и однозначно не отразится на финплане 2017 г., в то же время уже финплан 2018 г. хочется строить исходя из новых условий и системы управления предприятием".

По мнению президента "МАУ" Юрия Мирошникова, одной корпоратизации "Борисполя" мало. Необходимо предпринять еще ряд других шагов на законодательном уровне для того, чтобы аэропорты в полной мере могли зарабатывать на неавиационных доходах. Также он отметил, что в настоящее время в Европе, где лоукосты активно развиваются, пропорция авиационных и неавиационных доходов у аэропортов составляет 20% и 80%, соответственно. У нас же наоборот. Так, до недавнего времени на долю неавиационных доходов аэропорта "Борисполь" приходилось лишь около 16%.

Директор консалтинговой компании Friendly avia support Александр Ланецкий положительно оценил проект приказа Мининфраструктуры относительно скидок к аэропортовым сборам. Одновременно он отметил, что в настоящее время тарифы, установленные регулятором в "Борисполе", являются "абсолютно необоснованными и не рыночными". "Мы имеем в "Борисполе" тарифы, в 5 раз превышающие их себестоимость… А когда они настолько завышены, можно, не боясь, их снижать", — сказал он.



По словам А. Ланецкого, фактически каждый вылетающий из Украины пассажир облагается невидимым налогом. Однако, если, например, во Франции каждый пассажир, вылетающий за границу, облагается налогом на роскошь и этот налог идет на уменьшение социального разрыва, то в Украине с каждого пассажира взимается тариф в $17, из которых $12 уходит в госбюджет и там растворяется. При этом аэропорт никак не может использовать эти средства на свое развитие.

Одновременно эксперт выразил мнение, что тот орган, который устанавливает в Украине тарифы, — "неработоспособен и некомпетентен, и это видно во многих сферах — ж/д перевозках, в портах". "Реально назрел вопрос создания нового органа, который утверждал бы тарифы — обоснованные, а не завышенные", — заявил эксперт.

Затрагивая вопрос снижения стоимости авиабилетов в результате предоставленных "Борисполем" скидок, А. Ланецкий выразил мнение, что снижение тарифов даже на несколько долларов будет иметь значение для авиакомпаний, предлагающих промота-



рифы на авиабилеты (в $30—40). Также он отметил: "Большинство людей ищет билеты через электронные системы. В этом случае у вас будет 20 страниц результатов поиска и разница между предложением на первой и последней странице будет $1. С учетом того, что пассажир, как правило, не идет на 3—4 страницу, а покупает третье—четвертое предложение на первой странице, то наверное даже небольшая разница в стоимости будет иметь значение".

Со своей стороны, П. Рябикин подчеркнул: "Система объемных скидок, презентованная нами, даст возможность перевозчику дополнительного снижения цен... Сказать, какая это будет цифра, я не берусь — но надеюсь, что мы все это ощутим... Предпосылки для снижения стоимости мы создали". Также он добавил: "Пусть для начала это будет хотя бы доллар, пусть это будет небольшой шаг, но пусть с этого начнется большая дорога".

По мнению П. Рябикина, снижать цены на билеты авиакомпании вынудит в т.ч. фактор рыночной конкуренции. "В условиях прихода мощного перевозчика с низкой тарифной ставкой национальный перевозчик будет искать пути, как конкурировать на этом рынке, и этот фактор заставит его пойти на снижение тарифов.

"МАУ" ПРЕДЛОЖИЛА ЛОУКОСТ-ТАРИФЫ

Авиакомпания "МАУ", в свою очередь, уже заявила, что приветствует новую публичную оферту "Борисполя". "Это однозначный прогресс… Мы тоже (не только Ryanair — **ред**.), получаем от этого выигрыш, потому что это открытая система и это система для всех", — сказал президент "МАУ" Ю. Мирошников.

При этом в рамках инициативы Мининфраструктуры по удешевлению авиабилетов, авиакомпания представила новую ценовую концепцию — лоукост-тарифы на все собственные регулярные рейсы, кроме дальнемагистральных, при условии раннего оформления авиабилетов — за 10 месяцев до вылета.

Минимальная стоимость билетов на внутренние и международные рейсы "МАУ" составит от 249 грн. и 587 грн., соответственно, в одну сторону (с учетом всех сборов). Стоимость билетов при покупке по лоукост-тарифу будет зависеть от длительности перелета и глубины бронирования (10, 8 и 6 месяцев до вылета). При этом данный тариф распространяется не только на маршруты в Евросоюз, но и на маршруты в среднеазиатские республики. До конца т.г. более 500 тыс. пассажиров гарантированно смогут приобрести билеты по низким ценам. Все имеющиеся ранее у авиакомпании тарифы также продолжат существовать.



Представляя новые тарифы авиакомпании, Ю. Мирошников отметил, что введение лоукост-тарифа — не разовая акция. При этом он подчеркнул: "Мы не лоукост-перевозчик, мы сетевой перевозчик. У нас гибридная модель. На протяжении последних лет мы последовательно и целенаправленно ведем работу по удешевлению перевозок… Каждый год средняя цена билета "МАУ" в долларовом исчислении уменьшается примерно на 20%".

Одновременно Ю. Мирошников посетовал на то, что авиакомпания уже давно заявляла о необходимости принятия ряда мер для удешевления авиаперевозок, но, к сожалению, регулятор приступил к их осуществлению лишь тогда, когда встал вопрос о приходе Rayanair в Украину.

Также он напомнил, что еще в 2015 г. авиакомпания сформулировала свое предложение государству под названием "10 шагов для удешевления авиаперелетов Украины". На данный момент реализованы лишь 3 из них: отмена обязательной продажи 75% валютной выручки, приведение правил перевозок пассажиров и багажа в соответствие с европейскими нормами, внедрение в украинских аэропортах системы мотивации авиакомпаний по аналогии с европейскими аэропортами. В то же время еще не реализованы следующие требования: приведение цен на топливо в украинских аэропортах к европейскому уровню, приведение таможенных правил в соответствие с европейскими стандартами, введение 0% ставки входящего и исходящего НДС для внутренних рейсов, 0% ставки пошлины на ввоз запчастей и оборудования для авиатехники, которые не производятся в Украине, снижение ставки кредитования до 5% для украинских авиакомпаний, введение льготной ставки за пролет над территорией Украины для внутренних рейсов. "Если все эти шаги будут реализованы, мы сможем идти дальше в сторону снижения цен для населения", — заявил Ю. Мирошников.

В целом, по его словам, авиакомпания "МАУ" не намерена отказываться от своей гибридной модели перевозок и полностью переходить на лоукост-модель. В этом случае авиакомпания потеряла бы своих транзитных пассажиров, поскольку классические лоукосты работают без стыковок, совершая перелеты point-to-point. В то же время транзитные пассажиры составляют 50% пассажиропотока авиакомпании (по итогам 2016 г. на них пришлось около 3 млн чел. из 6 млн, перевезенных авиакомпанией).

"По нашему глубокому убеждению, украинский рынок еще не является подготовленным и привлекательным для эффективной реализации лоукост-модели. Да, в ближайшее время увеличится количество стран, куда украинцы смогут летать без визы. Однако останется ряд других барьеров: языковой барьер, низкий уровень жизни и доходов населения. Поэтому настоящих массовых лоукост-перевозок пока не получится. Понимая это, мы не переходим на лоукост-модель, избрав для себя сетевую транзитную модель", — отметил Ю. Мирошников.

КОРНИЛОВА Татьяна

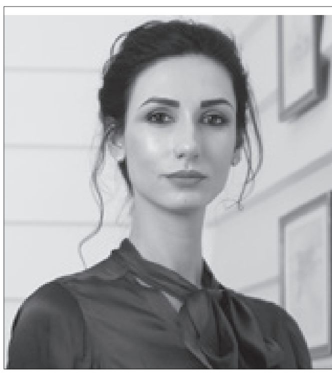


Как привлечь инвестиции в морские порты Украины

В средине марта и.о. главы АМПУ Райвис Вецкаганс представил широкой отраслевой общественности план приоритетных действий АМПУ на 2017 г. Как сообщил тогда и.о. главы АМПУ, приоритетными направлениями ведомства в 2017 г. станут модернизация и развитие портовой инфраструктуры, создание условий и механизмов для привлечения инвестиций, обеспечение равных и конкурентных условий для бизнеса в морпортах Украины, работа по усовершенствованию отраслевого законодательства и систем управления предприятием. Несмотря на такой широкий спектр охвата, вопросы все же остались.

Директор юридической компании LeGran.TT Татьяна Титаренко ответила журналу "Транспорт" на самые волнующие отрасль вопросы. Например, почему на сегодняшний день не работают механизмы, которые позволяли бы реализовывать концессионные проекты уже сейчас, а также почему в украинских реалиях снижение портовых сборов не всегда ведет за собой увеличение грузопотока.





— Национальный инвестиционный совет в мае организовал круглый стол по обсуждению инвестиционных возможностей портовой отрасли. На мероприятие были приглашены руководители профильных министерств, крупнейшие национальные и иностранные инвесторы портовой отрасли. Один из озвученных выводов — чтобы активизировать приток инвестиций в украинские порты, "Украина должна серьезно поработать и над законодательством, и над четкостью его соблюдения". Не могли бы Вы прокомментировать этот тезис?

— Вывод, с одной стороны, очевидный, а с другой — крайне актуальный для отечественных портовых реалий. Во-первых, вопреки острой необходимости совершенствования нормативно-правовой базы, которая никак не попадает под характеристику investment friendly, и регулярным заявлениям властей о необходимости привлечения частных инвестиций для развития портового хозяйства, по темпам необходимых законодательных изменений в отрасли Украина не просто не успевает, а безнадежно отстает. Во-вторых, мало принять хороший закон, его нужно выполнять.

Вопреки красноречивым заявлениям, государство до сих пор не продумало эффективного механизма привлечения частных инвестиций и взаимодействия с частным бизнесом (ГЧП). И это при том, что уровень изношенности портовой инфраструктуры составляет более 70%, а объем инвестиций в отрасль, по самым скромным подсчетам, оценивается миллиардами евро. Очевидно же, что инвестировать такие суммы под силу только частному капиталу.

— В свое время, да и, собственно, до сих пор эксперты единодушны в том, что именно ГЧП обеспечит портам Украины необходимый объем инвестиций для модернизации и повышения конкурентоспособности.

— Внедряя лучшие практики организации государственно-частного партнерства в украинских портах, Украина идет по единственно правильному пути развития отрасли. Однако вопреки наличию базового Закона "О государственно-частном партнерстве" абсолютно прозрачного и понятного иностранному инвестору механизма на данный момент нет.

Действительно, о ГЧП говорят много. Но юристы опасаются этой аббревиатуры. Ведь если говорить о ГЧП, мы автоматически подпадаем под действие Закона о ГЧП, который подразумевает определенную процедуру заключения инвестиционных договоров, включая сложную согласовательную процедуру с рядом министерств и ведомств, а в некоторых случаях — и с КМУ. Почему так? Если говорить о портах, то это имущество стратегического назначения, которое находится в государственной собственности. Поэтому для того, чтобы бизнесу "зайти" в порт, нужно пройти длительную и трудоемкую процедуру согласования территории и прочего, лично познакомившись с пресловутой украинской бюрократией и зарегулированностью.

По моему мнению, этот Закон нужно совершенствовать, сделав его более простым и понятным, без подводных камней и/или неоднозначных трактовок.

Но есть и другой способ. Если инвестор хочет работать в отечественных портах, юристы могут предложить несколько иную предусмотренную в действующем законодательстве процедуру, чем забюрократизированная процедура ГЧП.

— Можете рассказать подробнее?

— Речь идет о первом в истории АМПУ и истории портовой инфраструктуры после 2013 г. (принятие Закона "О морских портах") пилотном проекте — разработке законного механизма авансированных платежей и компенсации средств, внесенных частной компанией в реконструкцию стратегического объекта портовой инфраструктуры, в частности причала порта.

Суть механизма в том, что юридическая компания LeGran.TT предложила формат внесения авансовых платежей. Компания заимообразно выделяет необходимые для реконструкции средства, а АМПУ гарантирует их возвращение за счет портовых сборов, спецуслуги и иных услуг. Эти средства заходят авансом с четким целевым назначением, например, реконструкция причала.

Механизм выглядит простым, но, с другой стороны, он до сих пор почему-то не реализовывался.

— Для того, чтобы запустить в отечественных портах общепринятый в мире механизм ГЧП — концессию — Мининфраструктуры на данный момент разрабатывает проект закона о концессии. Можете ли вы прокомментировать соответствующий проект закона?

— Рынок пока что не видел хотя бы промежуточной редакции проекта закона, поэтому и комментировать пока что нечего.

Впрочем, в Украине уже существует Закон о концессии. И я не вижу ярких противоречий или сдерживающих факторов, которые не позволяли бы реализовывать концессионные проекты уже сейчас. Да, он устарел и требует изменений. Однако для этого достаточно внести изменения в действующее законодательство. Согласитесь, это быстрее и легче, чем разрабатывать новый закон. Ведь новый Закон о концессии в украинских реалиях может появиться через 5—10 лет.

— Вы говорите, что непоправимых сдерживающих факторов в действующем концессионном законодательстве нет…

— В целом нет. Единственным сдерживающим фактором может быть то, что в концессию может передаваться целостный имущественный комплекс (ЦИК). В ЦИК должны входить причалы, а причалы, как известно, находятся на балансе другого предприятия — АМПУ. Напомню, что после принятия Закона о морских портах портовое имущество было разделено



на две части. Одна часть осталась в государственном предприятии — порту, — он же является стивидорной компанией, — а другая часть, стратегическая, отошла в АМПУ и находится у нее на балансе. И когда говорят о концессии как о целостном имущественном комплексе, забывают о проблеме причалов.

Сейчас, правда, есть инициатива АМПУ о передаче всего имущества на баланс АМПУ.

— В последнее время много говорят о снижении портовых сборов как о факторе повышения инвестиционной привлекательности портов. Мол, в дешевые порты пойдут грузы и инвестиции. Как вы считаете, стоит ли снижать портовые сборы?

— То, что портовые сборы в украинских гаванях одни из самых дорогих — это факт. Портовые сборы за заход судна дедвейтом 57 тыс. т в Одесский морской порт, по данным Varamar Group, превышают $92 тыс., тогда как визит такого же судна в румынский порт Констанца составляет $31 тыс. Дисбаланс в размере портовых сборов наблюдается также и внутри страны, разница порой составляет в два раза.



По моему мнению, не совсем корректно говорить о необходимости механического снижения портовых сборов. Необходимо привести их к конкурентному, экономически обоснованному уровню.

— Можно ли сказать, что снижение портовых сборов равно привлечению грузопотока?

— Неоднократно ранее говорила, что снижение портовых сборов — не панацея от всех проблем отрасли, но один из важных факторов, влияющих на конкурентоспособность порта.

На самом деле не всегда снижение портовых сборов ведет за собой увеличение грузопотока. На сегодняшний день в Украине бизнес построен следующим образом: чтобы зарабатывать деньги, портовый оператор должен самостоятельно привлекать грузопотоки. Не будет грузооператора без грузовой базы. И когда говорят, что снижение портовых сборов равно привлечению грузопотока, это не совсем так.

Важен юридический момент — в Законе Украины о морпортах прописано, что портовые сборы — это услуги, поэтому эти услуги по налоговому законодательству облагаются НДС. Портовые сборы аккумулируются в АМПУ, сказать, что АМПУ — убыточное предприятие, нельзя. Это самое доходное предприятие в отрасли по итогам 2016 г. Вместе с тем 75% своего дохода АМПУ отдает государству. Для того, чтобы исправить ситуацию, нужно переформатировать доходную часть АМПУ, чтобы, соответственно, портовые сборы не являлись доходной частью АМПУ.

— Какие сегодня Вы еще видите законодательно-нормативные проблемы в функционировании портовой отрасли?

— Необходимо привести в соответствие с Законом Украины о морских портах саму дефиницию "морской порт". Ранее был порт как госпредприятие, но после 2013 г. это стал географический объект (морской порт — совокупность объектов инфраструктуры, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов и пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта — **ред.**), который имеет свою территорию и свою акваторию. Каждая территория имеет свои границы, равно как и акватория. Так вот эти границы устанавливаются КМУ. КМУ в 2013 г., после вступления в силу Закона о морских портах, установил каждому из портов как географическому объекту границы акватории, а границы территории портов не установил. Получается, что морской порт — это определенная границами территория и акватория, у нас же границы акватории есть, а территории нет. И в рамках закона в Украине порты не состоявшиеся.

Отсюда вытекают все юридические последствия. Если нет границы порта, то на каком основании, к примеру, взимаются портовые сборы?

— Насколько известно, сейчас этот вопрос решается?

— Да, АМПУ собирает исходные данные от портовых операторов для включения их территорий в границы морских портов. В дальнейшем на основе собранной информации будет подготовлено постановление КМУ "Об определении границ территорий морских портов".

Это огромная работа для портовых операторов — собрать все документы, доказать, что компания находится в пределах порта, что компания претендует на включение в территорию порта и соответствует всем предусмотренным законодательством критериям для работы в порту.

Беседовала РОСЛИК Инна



Соединят ли город-порт с материком?



В конце марта 2016 г. в Мариуполе прошел Восточноукраинский Форум "Восстановление через диалог: Остров Мариуполь". На этом Форуме, организованном ОБСЕ, более 200 представителей центральной и местной власти, общественников и экспертов в различных отраслях экономики искали пути решения важнейших проблем, с которыми столкнулись жители территорий, пострадавших от военных действий. Уже в самом названии слово "остров" подчеркивало то, что Мариуполь фактически оказался отрезанным от остальной Украины по воздуху, автомагистралям и железной дороге.

С того самого Форума прошел год. Что же изменилось за это время? Можно констатировать, что каких-то кардинальных улучшений мариупольцы не ощутили: самолеты из города по-прежнему не летают, а о качестве отечественных автобанов уже сказано столько, что этот вопрос не нуждается в дополнительном освещении. Сегодня наибольшую тревогу у горожан вызывают проблемы ж/д сообщения. Ведь от эффективности работы железнодорожного транспорта напрямую зависит стабильная загрузка мощностей основных предприятий города, в том числе и Мариупольского порта.

ИТАК, ЧТО ИМЕЕТСЯ НА ДАННЫЙ МОМЕНТ?

В ноябре 2016 г. завершилась реконструкция участка ж/д пути на перегоне Камыш-Заря—Волноваха. Его пропускная способность была увеличена с 14 до 24 пар поездов в сутки. В реконструкцию данного участка "Укрзализныця" вложила 66 млн грн. Мероприятие вроде бы серьезное, и средства немалые, но... До 2014 г. Мариуполь по железной дороге сообщался с остальной Украиной через узел в Ясиноватой (сейчас неподконтрольная территория). Этот узел был полностью электрифицирован и имел множество железнодорожных станций, в т.ч. сортировочных. Все в комплексе обеспечивало его суточную пропускную способность в 48 пар поездов. Ветка Ясиноватая—Мариуполь считалась одной из мощнейших в направлении портов в стране. Даже не каждый порт на Черном море мог похвастаться такой серьезной железнодорожной инфраструктурой. По этому участку спокойно проходили грузы в объемах, необходимых для стабильной работы основных предприятий города (Мариупольский порт, "Азовмаш", меткомбинаты им. Ильича и "Азовсталь"). Также было установлено нормальное пассажирское сообщение Мариуполя с другими городами Украины и зарубежья. Ранее из приморского города ходили прямые пассажирские поезда в Киев, Львов, Харьков, Пол-



таву, Москву, Санкт-Петербург, Воронеж и Минск, плюс свыше 40 пригородных поездов. Сейчас из Мариуполя ходят два поезда в Киев (один из них через день) и один во Львов. Да, есть еще прицепной вагон Мариуполь—Харьков и пригородный поезд до Волновахи. Как все понимают, в такой ситуации билетов на поезд просто не достать даже в будние дни, не говоря уже о праздниках. Так что существующие 24 пары поездов в сутки через участок Камыш-Заря—Волноваха худо-бедно удовлетворяют только сырьевые потребности местных меткомбинатов, но никак не решают ни проблемы пассажирского сообщения, ни вопросы загрузки мощностей Мариупольского порта.

Ситуация такова, что сейчас с остальной территории Украины в Мариупольский порт по железной дороге вообще невозможно провезти экспортные и транзитные грузы. А до 2014 г. доля транзита в перевалке ММТП доходила до 20% — достаточно серьезные объемы. Далее, из-за недостаточной пропускной способности порт полностью утратил грузопотоки глины (до 3 млн т в год) и угля (до 4 млн т в год). Также значительно сократился грузопоток металлопродукции, поскольку давние партнеры порта "Донецксталь", Алчевский, Енакиевский и Макеевский метзаводы остались на неподконтрольной территории. Суммарно эти четыре грузоотправителя ежегодно давали Мариупольскому порту 2,513 млн т металла…

Справедливости ради заметим, что с 4 апреля этого года "Укрзализныця" приступила ко второму этапу реконструкции участка Камыш-Заря—Волноваха. В этот раз Донецкая железная дорога обещает поднять пропускную способность до 40 или даже 50 пар поездов в сутки, то есть выйти на довоенный уровень. Очень хочется разделить оптимизм железнодорожников в скором восстановлении полноценного ж/д сообщения города-порта с остальной Украиной, однако есть несколько "но".

"Но" первое. Множество металлургических предприятий Донецкой и Луганской областей остались на неподконтрольной территории. Все они сейчас остановлены. А металлургическая продукция дает порядка 25% валютной выручки страны. Понятно, что в такой ситуации может значительно возрасти производственная нагрузка на меткомбинаты, оставшиеся в Украине. Следовательно, возрастет нагрузка и на транспортные артерии для доставки сырья и отправки готовой продукции. И поэтому даже возврата на довоенный уровень в 50 пар поездов в сутки может быть недостаточно для нормального обеспечения Мариупольского порта грузами и жителей города достаточным пассажирским сообщением.

"Но" второе. Участок Камыш-Заря—Волноваха хоть однопутный, хоть двухпутный, как был, так и остается не электрифицированным. Поэтому, кроме прокладки дополнительных путей, железнодорожникам необходимо задуматься об увеличении тяговой силы. С учетом возможного роста нагрузки, о которой говорилось выше, имеющихся у Донецкой железной дороги тепловозных локомотивов может просто не хватить. А в XXI веке экстренно ставить на рельсы паровозы времен Второй мировой — это совсем не тот вариант.

Существующая пропускная способность железной дороги по грузам для Мариупольского порта самым негативным образом сказывается на годовых показателях перевалки грузов ММТП. Так, показатели грузоперевалки в ГП "Мариупольский морской торговый порт" за 2012 г. составили 14,08 млн т, 2013 г. — 14,65 млн т, 2014 г. — 12,07 млн т, 2015 г. — 8,54 млн т, 2016 г. — 6,96 млн т, 4 месяца 2017 г. г. — 1,588 млн т.

➤ АНАЛИЗ ГРУЗОПЕРЕРАБОТКИ ЗА 2016—2017 ГГ. ПО МЕСЯЦАМ И РОДАМ ГРУЗОВ

Вид груза, тыс. т	Январь		Февраль		Март		Апрель		Май	
	2016 г.	2017 г.	2016 г.	2017 г.	2016 г.	2017 г.	2016 г.	2017 г.	2016 г.	2017 г.
металл	369,8	273,6	314,3	299,5	348,9	337,5	373,1	418,1	379,1	0,0
уголь	15,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	54,7	0,0	0,0
стройматериалы	0,0	2,0	0,0	0,0	22,8	13,6	7,8	0,0	7,3	0,0
руда	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,5	0,0	181,4	0,0
зерно	12,9	10,9	4,6	46,6	22,4	38,5	30,3	22,4	34,4	0,0
масло	3,7	17,5	2,2	10,7	0,0	13,6	9,5	17,7	0,0	0,0
прочие	0,0	3,1	0,1	3,8	0,3	4,2	3,4	0,0	0,2	0,0
Всего	401,6	307,1	321,2	360,6	394,4	407,4	477,6	512,9	602,4	0,0

И говоря о необходимости экономического и инфраструктурного развития региона, необходимо ставить во главу угла обеспечение предприятий-налогоплательщиков условиями для нормальной работы. Ведь если бизнес будет прибыльным, а не убыточным, именно он может стать финансовым гарантом успешной реализации всех запланированных проектов.

Сегодня Мариупольскому порту остро необходима нормальная загрузка мощностей, его сотрудникам — стабильная работа и достойная зарплата, а всем горожанам — чувство единства с остальной Украиной. Возможно, что через год после Форума, где было сказано много умных и правильных речей, чиновники наконец-то перейдут от слов к комплексному решению проблем транспортной изоляции ключевого украинского города-порта на берегу Азовского моря.

ОЛЕЙНИК Александр, директор ГП "Мариупольский МТП"





СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ "ОЛЬВИЯ"



Государственное предприятие "Стивидорная компания "Ольвия" – современный международный высокомеханизированный универсальный транспортный узел, специализирующийся на перегрузке генеральных, в том числе требующих специальных условий перегрузки и хранения, и навалочных грузов с различных видов транспорта.

Порт Ольвия расположен на левом берегу Днепро-Бугского лимана. Подход судов из Черного моря осуществляется по Бугско-Днепровско-Лиманскому каналу (БДЛК). Расстояние от Очакова — 37,6 морских миль. Навигационный период длится целый год.

Глубины и длина причальной линии (1,5 км) позволяют принимать суда длиной до 230 м, шириной до 32,5 м, дедвейтом до 80 тыс. тонн. Объявленная осадка в порту лимитирована проходной глубиной БДЛК — 10,3 м. Круглосуточная производственная деятельность ведется на 7 причалах с глубинами 9,8—11,5 м.

Портовый флот ГП "СК "Ольвия" состоит из трех морских буксиров:

— "Руслан" 1200 к.с.;

— "Витязь" 1200 к.с.;

— "Капитан Гисич" 2310 к.с.

Все плавединицы имеют соответствующие документы на класс Регистра Судоходства Украины.

Погрузочно-разгрузочные работы ведутся с помощью универсальных портальных кранов грузоподъемностью от 10 до 40 тонн, общим количеством 24 ед.

Гараж внутренней механизации насчитывает обширный парк перегрузочной техники грузоподъемностью от 1,5 до 25 тонн.

Для хранения грузов предусмотрены 277,2 тыс. кв. м открытых складских площадок и 41,1 тыс. кв. м крытых складов. Вся складская инфраструктура обеспечена автомобильными и железнодорожными подъездными путями. Грузы поступают через железнодорожную станцию Жовтневая Одесской железной дороги.

Наименование причала	Паспортная длина, м	Паспортная глубина, м	Крытые склады, кв. м	Открытые склады, кв. м
Причал №1	180,00	10,5	—	90 000
Причал №2	180,00	10,5	2160	
Причал №3	225,60	11,5	—	80 800
Причал №4	201,75	11,5	8640	
Причал №5	285,00	11,5	—	73 000
Причал №6	210,10	11,5	8640	
Вспомогательный	250,13	9,8	—	30 000



ЛИДЕР — ОН И ЕСТЬ ЛИДЕР

В конце марта т.г. на торжественной церемонии награждения победителей 10-го Национального морского рейтинга Украины по итогам 2016 г. специальным памятным знаком "За развитие инфраструктуры" — за большой объем монтажных работ, выполненных в 2016 г. в портах Украины — было награждено ЧАО "Южмормонтаж".



Предприятие "Южмормонтаж" в настоящее время является ведущим предприятием в Черноморско-Азовском и Каспийском регионах, предоставляющим заказчику полный комплекс услуг, связанных с эксплуатацией и обслуживанием кранового и подъемно-транспортного оборудования в соответствии с международными нормами и стандартами. Наличие высококвалифицированного аттестованного персонала, собственной мощной производственной базы, парка автомобильных кранов, а также наличие необходимых лицензий, разрешений на выполнение работ, сертификатов и международных сертификатов качества позволяет предприятию браться за самые сложные проекты, и выполнять весь комплекс работ "под ключ". ЧАО "Южмормонтаж" прошло сертификацию системы менеджмента качества, действующей на предприятии, Регистра судоходства Украины, в соответствии со стандартами ДСТУ ISO 9001-2001 (ISO 9001:200) и ежегодно успешно проходит проверку независимыми внешними аудиторами на соответствие международным стандартам. Благодаря всему этому сегодня предприятие успешно участвует в международных тендерах, сотрудничает с краностроительными заводами Украины. России, Германии, Италии, Китая, Ирландии, Соединенных Штатов Америки.

***ЧАО "Южмормонтаж"** было создано в июне 1944 года как "Херсонский Монтажно-Восстановительный участок". Основными задачами предприятия было восстановление, строительство перегрузочных комплексов и монтаж грузоподъемных кранов на объектах Черного и Азовского морей и в речных портах Днепра и Дона, разрушенных за годы Великой Отечественной Войны. Со временем, с восстановлением экономики страны, специалисты предприятия начали выполнять работы по всей территории СССР, а с развитием международных внешнеэкономических связей Советского Союза и поставками продукции отечественного машиностроения на экспорт, работы по монтажу кранового и перегрузочного оборудования приходилось выполнять далеко за пределами бывш. СССР: в портах Кубы, Вьетнама, Йемена, Финляндии, Ирана, Афганистана, Болгарии, Сомали.*

За свою 73-летнюю историю специалистами предприятия "Южмормонтаж" было смонтировано до 80% всех портальных кранов в портах, расположенных на побережье Черного, Азовского и Каспийского морей, а также на судостроительных и судоремонтных заводах и промышленных предприятиях стран СНГ. География заказчиков ЧАО "Южмормонтаж" обширна:

- в Украине:
  - морские и речные порты: Одесский, "Южный", Черноморский, Николаевский, Мариупольский, Херсонский, Измаильский, Скадовский, Днепропетровский речпорт, Крымские порты: Феодосийский, Керченский, Севастопольский рыбный порт;

- судостроительные и судоремонтные заводы: Килийский, Черноморский ("ИСРЗ"), "Ленинская Кузня", "им. Коминтерна", "Нибулон", предприятия Smart Maritime Group: "ЧСЗ" и "ХСЗ";
- промышленные предприятия: Новокраматорский машиностроительный завод (НКМЗ), Мариупольские металлургические комбинаты им. Ильича и "АзовСталь", "Запорожсталь", Краматорский завод "Энергомашспецсталь" и др.;
- предприятия агропромышленного комплекса: "Каргилл", "Кернел", "КОФКО АГРИ", "Сандора", "Интегрированные Агросистемы";

➤ в Российской Федерации:
Новороссийский МТП, Туапсинский порт, промышленный порт ОАО "Северсталь" (г. Череповец), Новорослесэкспорт, НУТЭП (г. Новороссийск), порт "АмоТоАз" (Краснодарский край), компания "Алмазы России Саха" (г. Усть-Кут);

➤ в Казахстане:
Международный торговый порт Актау, портопункт Баутино, завод по производству ролл-трейлеров в Аральске;

➤ в Грузии: Батумский и Потийский морские торговые порты;

➤ в Туркменистане: Международный порт Туркменбаши;

➤ в Азербайджане: Бакинский судостроительный завод "БакуШипЯрд";

➤ в Иране: судостроительные заводы "ISOICO" в г. Бендер-Аббас и в порту Бендер-Энзели.

На сегодняшний день "Южмормонтаж" — одно из ведущих украинских предприятий в своей отрасли, продолжающее лучшие профессиональные традиции, работающее по международным стандартам качества.

О работе предприятия в прошлом и текущем годах мы попросили рассказать генерального директора ЧАО "Южмормонтаж" Илдара Гибадуллина.

***Гибадуллин Илдар Сиразеевич.** Родился 6 октября 1958 года в г. Холмск Сахалинской обл. В 1975 г. поступил в Одесский Институт Инженеров Морского Флота, ныне ОНМУ. После успешного окончания в 1980 г. факультета Механизации портов был направлен по распределению в г. Херсон в Управление "Южмормонтаж". Карьеру начал с должности мастера, позже работал прорабом, в 1999 г. назначен главным инженером предприятия. С 2004 г. — директор, с 2006 г. — генеральный директор предприятия "Южмормонтаж".*

— Илдар Сиразеевич, поздравляем Вас с вручением специального памятного знака на "Национальном Морском Рейтинге Украины-2016". Расскажите: каким для Вашего предприятия был прошлый 2016 г. и что уже сделано в текущем году?

— Если брать прошедший 2016 г., то по загрузке, по объемам работ он был лучше предыдущего 2015-го — процентов на 20—30% выше. Мы, практически, были загружены весь год — у нас было очень много монтажей различного оборудования. В какой-то степени такая большая загрузка радует, но в то же время наши специалисты осуществляли не только монтажи нового оборудования, но и ремонт и модернизацию устаревшего оборудования.



Что касается монтажа нового оборудования, то хотелось бы отметить сдачу 4-х перевалочных комплексов, на которых были смонтированы четыре зернопогрузочные машины Neuero. Это два зерновых комплекса в Николаевском морском порту ("КОФКО АГРИ" и "Бунге Украина"), в Морском Специализированном Порту "Ника-Тера" и на действующем комплексе "Ильичевского Зернового Терминала".

На мощностях терминала "Трансинвестсервис" мы произвели монтаж вагоноопрокидывателя, что является довольно-таки сложной, но интересной работой. Там же смонтировали и произвели ремонтно-восстановительные работы 3-х не новых подъемных кранов "Сокол".

В Днепропетровском речном порту демонтировали 2 крана "Альбрехт" и "Альбатрос" и с применением собственной технологии перевезли их на другой причал, где смонтировали и сдали в работу. Также демонтировали и приобрели для собственных нужд большой монтажный кран СКР2200 грузоподъемностью 75 т и высотой подъема до 102 м, который будем устанавливать на собственном причале и использовать этот кран для повышения эффективности ремонта плавкранов. Данный кран имеет хорошие характеристики и ранее он использовался для монтажа оборудования на тепловых и атомных станциях.

В конце года, когда навигация должна была закрыться, мы буквально за 10 дней демонтировали кран "Кировец" в Киеве на заводе "Ленинская Кузня" для компании "НИБУЛОН". Баржей перевезли оборудование на ССЗ "НИБУЛОН" в Николаеве, где его и смон-



тировали. Так как подкрановые пути крана и стапеля имеют разную ширину колеи, специалисты нашего предприятия провели работы по реконструкции крана, а именно сужению колеи портала с 10,5 м до 10 м.

Из порта Рени в Бердянский морской порт перевезли два крана в собранном виде. В свое время, в 1999 г. мы также из порта Рени в Бердянский МТП перевезли 2 крана "Альбатрос" и вот в 2016-м повторили ту же операцию, но уже в 2 раза быстрее, используя собственную усовершенствованную технологию. В общей сложности, за все время работы предприятия мы осуществили около 30-и таких перевозок.

Также в течение года мы производили ремонт крановой техники в Херсонском, Бердянском, Измаильском морских портах. Такие работы в различных портах мы производим каждый год. Всего монтажных работ, произведенных специалистами нашего предприятия, в прошлом году было на 20—30% больше по сравнению с 2015 г. Также можно сказать, что такое увеличение объема работ, в какой-то степени, еще и знаменательно тем, что, например, еще в 2010—2013 гг. у нас были заказчики и в портах других стран, в первую очередь, в России. Последние 2—3 г. мы выполняем работы только на отечественных предприятиях.

"С предприятием "Южмормонтаж" сотрудничаем уже не первый год. Из крупных работ, выполненных специалистами "Южмормонтажа", хотелось бы отметить монтаж нового портального "Стерха", производства Новокраматорского машиностроительного завода (НКМЗ), который был сдан в эксплуатацию в 2010 г., работой которого мы очень довольны. В конце 2016—начале 2017 гг. предприятие провело текущий ремонт двух портальных кранов "Кондор" и "Сокол" (производства VEB Kranbau Eberswalde).

Ремонтные работы были выполнены в установленные сроки и с соблюдением правил и положений при ремонтах портальных кранов. Особо хотелось бы отметить высокий уровень качества произведенных работ и профессиональное отношение специалистов предприятия "Южмормонтаж".

Брошеван Виктор Иванович, начальник службы механизации ГП "Измаильский МТП"

Кроме того, используя один из наших тяжелых автокранов грузоподъемностью 180 т и высотой подъема 74 м, мы занимались ремонтом ветряков, расположенных на ветроэнергетических станциях (ВЭС) в Херсонской области. Заказчику понравилась наша работа и, возможно, мы продолжим сотрудничество с этим заказчиком на его предприятии.

Что касается 2017 г., то портфель заказов на этот год был сформирован уже в ноябре—декабре прошлого года.

В первой декаде марта т.г. специалисты нашего предприятия произвели монтаж колонны ковочного пресса усилием 10000 тонн, находящегося в кузнечно-прессовом цехе Новокраматорского машиностроительного завода и использующегося для изготовления поковок весом до 120 т.

На территории Одесского морского порта по заказу ООО "Бруклин-Киев" специалистами ЧАО "Южмормонтаж" закончен монтаж судопогрузочной машины производства NEUERO производительностью 1500 т/ч. Причал, на котором проводились работы, во время монтажа судопогрузочной машины в то время еще не был сдан в эксплуатацию, поэтому использование тяжеловесных кранов было разрешено только в специально отведенных местах. Учитывая особенности рабочей площадки, инженерами-технологами предприятия "Южмормонтаж" было решено привлечь для выполнения данного монтажа собственные автокраны GROVE TM-1500 грузоподъемностью 130 т и 75-тонный Kobe Steel 790 TC. Это уже пятая машина NEUERO, установленная специалистами нашего предприятия в 2016—нач. 2017 гг.

Также наше предприятие закончило комплекс ремонтных работ и передало в эксплуатацию Бердянскому морскому торговому порту четыре крана "Альбатрос", которые находятся на причалах №№ 2, 3 и 6 и используются для перевалки сыпучих грузов, в частности глины и угля. В соответствии с техническим заданием, предоставленным заказчиком, был осуществлен не только ремонт и восстановление поврежденных частей металлоконструкций портальных кранов, но и модернизация их в целом и переоборудование электрической части на новую элементную базу. Кроме того, на один из кранов "Альбатрос" была поставлена новая кабина крановщика.

"Южмормонтаж" в настоящее время является одним из лучших предприятий в отрасли, успехи и достижения которого основаны на опыте и традициях своей 73-летней истории. Сотрудники предприятия "Южмормонтаж" — специалисты высокого уровня, которые могут предложить оптимальные технико-экономические решения, удовлетворяющие современным требованиям.

С нашим Одесским морским национальным университетом (ОНМУ) "Южмормонтаж" многое связывает. Предприятие — сверстник факультета "Механизация портов", 99% его сотрудников — выпускники нашего ВУЗа. На работу в "Южмормонтаж" мы направляем только лучших выпускников нашего Университета.

Предприятие "Южмормонтаж" — один из самых активных и самых дисциплинированных членов "Комитета по механизации, технологии и информатике" Ассоциации Портов Украины "УкрПорт".

*Немчук Алексей Олегович
Проректор по научной работе ОНМУ,
Председатель комитета по механизации,
технологии и информатике; к.т.н., доцент*



— Илдар Сиразеевич, расскажите о Ваших планах на будущее.

— За 4,5 месяца этого года мы произвели различные работы в морских портах и на промышленных предприятиях. В Херсонском МТП был произведен ремонт металлоконструкций портального крана "Альбрехт", в Скадовском МТП закончили ремонт металлоконструкций трех осветительных вышек, на причале Николаевского морского порта, который арендует стивидорная компания "Никмет-Терминал", — демонтаж, ремонт и монтаж стрелы портального крана "Альбатрос" и ремонт рейки ИВС. На ХГЗ "Паллада" — ремонт металлоконструкций козлового крана. На предприятии холдинга Smart Maritime Group — приступили к ремонту листоправильной машины УБР-50.

"Южмормонтаж" обладает определенным количеством автотехники. Могу сказать с уверенностью, что такого парка автотехники в близлежащих организациях на Юге Украины ни у кого нет — это 1 автомобильный кран DEMAG AC-180 грузоподъемностью 180 т, 2 автокрана GROVE TM-1500 грузоподъемностью по 130 т, 2 автокрана грузоподъемностью по 75 т — KATO NK-750YS и Kobe Steel 790 TC, 30-тонный автокран KATO NK-300S и 25-тонный КС-5363А. Всего семь тяжелых автокранов, которые не должны простаивать — должны работать.

Уже начаты работы по строительству завода по переработке сельхозпродукции в Херсонской обл. Возможно, мы уходим "в сторону" от морехозяйственного комплекса; хотелось бы, конечно, что-нибудь новое, но необходимо максимально использовать имеющуюся у нас автотехнику.

Также, в плане расширения своей деятельности, есть наметки поработать в родственной с нашей основной сфере деятельности — ремонт и модернизация гидротехнических сооружений: плотины, мосты и т.д. Мы этим направлением начали заниматься не в прошлом году, а гораздо раньше. В силу разных причин, много предприятий, которые занимались ремонтом гидротехнических сооружений, перепрофилировались или прекратили свое существование. Предприятий и компаний, которые все еще работают в данном направлении, осталось очень мало и зачастую у них не хватает ни техники, ни специалистов. В данной отрасли ситуация сложилась такая, что когда-то все строилось и строилось хорошо, добросовестно; с годами пришло время, когда необходимо что-то менять, что-то модернизировать, но тех главков с проектными институтами, трестами, предприятиями и специалистами, которые занимались такими работами, уже нет. И в настоящее время нарушилась связь между проектировщиками и монтажно-ремонтными предприятиями, которые бы могли хорошо осуществить комплекс таких работ. К сожалению, многие проекты "крутятся", рассматриваются, дорабатываются, затем отменяются из-за недостатка финансирования. Но есть надежда, что в самом ближайшем будущем будут проведены тендеры и работа все-таки начнется.



— Что Вы хотели бы пожелать читателям журнала "Транспорт"?

— Кроме всего вышесказанного, хочу еще сказать несколько слов об Ассоциации Портов Украины "УкрПорт". Одно время работы "УкрПорта" не было видно вообще. Но с приходом Ю.Б. Крука работа Ассоциации "УкрПорт" оживилась — начали притягиваться новые компании, новые руководители портов, новые люди. Это все дает надежду, что отрасль будет развиваться в правильном направлении.

И в заключение, читателям журнала "Транспорт" и всем нам хочу пожелать: мира и согласия, вдохновения и жизненной энергии, море позитива и минимум проблем в жизни.

Вёл интервью Сергей Бохан



МОРСКОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ПОРТ "НИКА-ТЕРА"

"В условиях постоянно увеличивающейся конкуренции, мы находим новые решения по повышению эффективности ведения бизнеса и развитию инфраструктуры. На сегодня мощности предприятия позволяют одновременно загружать зерновыми 3 судна длиной до 230 м, используя 3 погрузочных машины производительностью до 1500 т в час. С учетом современных тенденций, в качестве дополнительной опции на портовом терминале предоставляется возможность дорабатывать зерно, а именно выполнять операции очистки и сушки для повышения кондиции зерновых грузов. Основной целью нашего порта является организация комплексного обслуживания клиентов на современном уровне. Мы всегда рады нашим клиентам и новому сотрудничеству!".

Наталья Дворник,
Председатель Общества ООО "МСП Ника-Тера"

ООО "Морской специализированный порт Ника-Тера" (входит в Group DF) – современный высокомеханизированный диверсифицированный порт, расположенный на левом берегу Бугского лимана в 34 милях от моря. В порт ведет Бугско-Днепровско-Лиманский канал (БДЛК), позволяющий проводить суда с объявленной осадкой до 10,3 м в любое время суток на протяжении года без приостановки навигации зимой. В ледовых условиях проводка судов осуществляется караванами. Порт оснащен 7 причалами общей длиной около 1600 метров с глубинами от 10,5 до 11,75 метров. Площадь подходного канала и операционной акватории порта составляет 67,4 га.

"Ника-Тера" предлагает широкий спектр услуг по перевалке, хранению, подготовке и отправке грузов. Погрузочно-разгрузочный комплекс порта состоит из трех специализированных грузовых районов: первый грузовой район специализируется на зерновых грузах, второй — на зерновых грузах и минеральных удобрениях, третий — на сыпучих грузах открытого хранения, наливных и тарно-штучных.

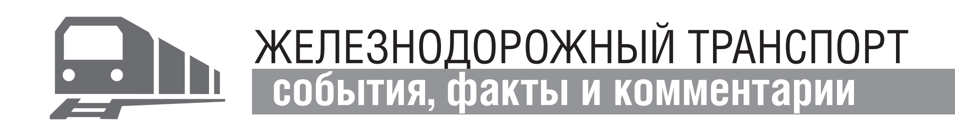
На территории порта расположено 6 складов напольного хранения, из которых 4 склада используются для зерновых культур, общим объемом единовременного хранения до 120 тысяч тонн и 2 склада предназначены для минеральных удобрений объемом 80 тысяч тонн. Кроме этого, порт располагает 18-ю силосами емкостью 160 тысяч тонн, складами открытого хранения для насыпных грузов с общей вместимостью около 120 тысяч тонн. Порт оборудован 5-ю станциями разгрузки вагонов, 2-мя станциями разгрузки автомобилей. Весовые комплексы позволяют взвешивать грузы, поступающие как на автомобильном транспорте, так и с ж/д. Также в порту функционирует своя сертифицированная зерновая лаборатория.

Морской специализированный порт оснащен 4 погрузочными машинами производительностью 1000-1500 т/ч, 4 портальными кранами грузоподъемностью 16—32 т, а также 3 мобильными кранами грузоподъемностью 24—64 т. Количество спецтехники малой механизации терминала насчитывает 58 единиц грузоподъемностью 1,5—35 т.

Внутренняя и внешняя логистика "Ника-Теры" позволяет обрабатывать грузы, принимая до 300 автомобилей и до 734 железнодорожных вагонов в сутки. Порт располагает железнодорожным комплексом, включающим выставочные, подъездные и внутренние ж/д пути общей протяженностью более 22 км и 8 локомотивами с правом выезда на ж/д пути "Укрзализныци". Наличие собственных стоянок для автотранспорта и 4 заезда-выезда для подвижного ж/д состава обеспечивают оперативное и качественное выполнение грузовых операций.

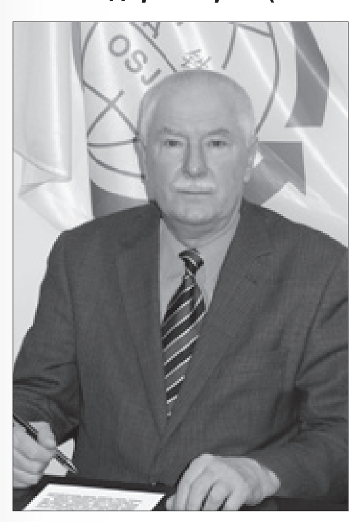
Адрес: ул. Айвазовского, 23 (а/я 1003), г. Николаев, 54052, Украина
Тел./факс: +38 (0512) 67-08-60; E-mail: office@nika-tera.com.ua
Сайт: www.nikatera.com





Тадеуш Шозда: "ОСЖД постоянно трансформируется, прогрессирует, ищет новые пути совершенствования и развития"

Такую оценку деятельности Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) дал председатель Комитета ОСЖД Тадеуш Шозда на проходившем 17—21.04.2017 г. в г. Минск (Беларусь) XXXII заседании Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД.



Тадеуш Шозда отметил: "Подтверждением этому является огромная работа, проведенная по ревизии СМГС и СМПС, позволившая приспособить их к реалиям сегодняшнего дня; создание единой накладной ЦИМ/СМГС, исключившей необходимость переоформления документов при пересечении границ и значительно сократившей время прохождения границ. Подписаны меморандумы по сотрудничеству по всем 13 железнодорожным коридорам ОСЖД, проведена успешная работа по подготовке нового Договора о ПГВ.

Ключевым стало создание проекта новой Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении, позволяющей после ее принятия существенно повысить статус Организации.

В Отчете о деятельности ОСЖД за 2016 г., прошедшем под знаком 60-летия образования ОСЖД, отмечены достижения железных дорог, а также отражены результаты выполнения намеченной Программы работ ОСЖД за 2016 г.".

Рассказать о результатах работы ОСЖД в 2016 г. мы попросили председателя Комитета ОСЖД Тадеуша Шозду.





В течение 60 лет существования Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) происходило постоянное укрепление сотрудничества транспортных министерств и железных дорог стран-членов ОСЖД, железнодорожная сеть которых соединяет Европу и Азию. Ранее созданная железнодорожная транспортная система, скрепленная существующими соглашениями СМГС и СМПС, договорами и правилами, оказалась способной обеспечить совершенствование и развитие международных железнодорожных перевозок, повышение их конкурентоспособности, удовлетворение потребности стран в перевозке грузов и пассажиров на огромном Евразийском пространстве.

В 2016 г. ОСЖД сосредоточила свое внимание на выполнении основной задачи — развитии международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, совершенствовании нормативных и правовых принципов, повышении конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

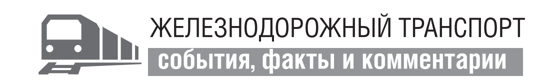
За последний период большинство железных дорог стран-членов ОСЖД произвело существенную реорганизацию и совершенствование своей структуры управления в соответствии с рыночными условиями и требованиями XXI века. Это — реконструкция многих железнодорожных линий, строительство новых перспективных железнодорожных маршрутов, обновление подвижного состава.

Так, в Азербайджане большое внимание уделяется реализации проектов Север—Юг и Запад—Восток. Осуществляется модернизация существующих железнодорожных линий, участков, станций и объектов железнодорожной инфраструктуры. На участке Астара (Азербайджан)—Астара (Иран) начато строительство стратегически важной ж/д ветки до границы Ирана и железнодорожного моста над рекой Астарачай. Завершена укладка одноколейной железной дороги от станции Астара до границы с Ираном протяженностью 8,3 км. По маршруту Нахичевань—Мешхед—Нахичевань начал курсировать международный скорый поезд. В 2016 г. были введены в эксплуатацию 3 тыс. новых грузовых вагонов различного типа и 10 современных магистральных тепловозов типа ТЭ33А.

На железной дороге Афганистана в 2016 г. была открыта новая станция Порт Акина, введена в эксплуатацию железнодорожная линия до станции Акина протяженностью 2 км.

Одно из стратегических направлений деятельности Белорусской железной дороги — развитие контейнерных перевозок — позволило в 2016 г. в 2 раза увеличить объем транзитных перевозок контейнеров в сообщении Китай—ЕС—Китай и перевезти 146 тыс. контейнеров в ДФЭ. Особое внимание уделялось развитию перевозок скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах, в т.ч. в составе рефрижераторных сцепов. Также в 2016 г. завершена электрификация участков Осиповичи—Жлобин—Гомель. Модернизировано 557,9 км железнодорожных линий. Приобретено 2 грузовых электровоза, 4 дизель-поезда, 1 электропоезд, 161 грузовой вагон. Проведена работа по организации скоростного пассажирского сообщения на направлении Москва—Брест—Берлин с использованием скоростного подвижного состава испанской компании "Тальго", оборудованного системой автоматического изменения ширины колеи. Это позволило сократить время нахождения пассажиров в пути следования между Москвой и Берлином на 5,5 часа.

На Венгерских государственных железных дорогах продолжалась реконструкция и модернизация входя-



щей в международный железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 5 линии Будапешт—Захонь для скорости 160 км/час. На железнодорожных линиях коридоров ОСЖД №№ 4, 5 и 6 осуществлено внедрение радиосвязи GSM-R. Завершена реконструкция крупнейшего железнодорожного узла станции Секешфехервар. Выполнена электрификация на Дьер—Шопрон-Эбенфуртской железной дороге от станции Райка (граница со Словакией) до станции Заласентиван (стык с сетью MAB). Подвергся обновлению подвижной состав.

Иранскими железными дорогами введена в эксплуатацию новая железнодорожная линия Санган—Шамтиг протяженностью 81 км (в Афганистан). Приобретены 21 новый локомотив, 92 пассажирских вагона, 724 новых грузовых вагона. В 2016 г. продолжались основные проекты по строительству ж/д линий Газвин—Решт—Анзали (протяженностью 164 км), Миане—Бостанабад (132 км), Тегеран—Хамедан (267 км), Чабахар—Заседан (580 км), высокоскоростной линии Тегеран—Исфахан (410 км) для поездов со скоростью 250 км/час. Также была продолжена электрификация участков Тегеран—Мешхед (926 км) для поездов со скоростью 200 км/час и Гармсар—Инчебурун (460 км) для пассажирских поездов со скоростью 160 км/час и для грузовых поездов — 120 км/час.

На железных дорогах Казахстана в 2016 г. объем транзитных контейнерных перевозок в сообщении Китай—Европа—Китай вырос в 2 раза по отношению к 2015 г., пассажирооборот — на 6%. Успешно реализовано курсирование 12 скоростных поездов из вагонов постройки завода ТОО "Тулпар—Тальго", что сократило время следования в пути пассажиров более чем в 1,5 раза. Успешно реализуются крупные инфраструктурные проекты: завершено строительство новой железнодорожной линии Боржакты—Ерсай (16,6 км) и первого пускового комплекса вторых путей на участке Алматы-1—Шу (53,2 км). Введен в эксплуатацию первый пусковой комплекс порта Курык. Модернизировано 354 км железнодорожных линий, приобретено 25 новых локомотивов, 116 пассажирских вагонов, 4 состава пригородных электропоездов.

Китайскими железными дорогами разработан 13-й пятилетний план. Продолжаются разработка законодательства железных дорог и стандартных систем; работа по упрощению административной процедуры и передаче полномочий низовым органам, а также по усилению контроля и управления; углубляется структурная реформа по капиталовложениям железных дорог, улучшению системы контроля качества железнодорожного строительства.

Латвийской железной дорогой модернизировано 53,9 км линий. Совместно с CZ LOKO была произведена модернизация первого магистрального грузового тепловоза серии 2М62УМ с установкой дизельного двигателя внутреннего сгорания и главного генератора переменного/постоянного тока.

Железные дороги Литовской Республики, выполняя стратегию развития транспортной системы Литвы, в 2016 г. продолжали работы по реализации проекта Rail Baltica, приобрели 56 новых грузовых вагонов, 7 новых трехвагонных дизельных поездов Pesa730ML и 1 маневровый локомотив.

Железная дорога Молдовы совместно с ЕБРР приступила к реализации проекта "Реконструкция железных дорог Молдовы". Для этого Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова подписало Соглашение о финансировании с Европейским инвестиционным банком на сумму EUR50 млн. Общая сумма составит EUR105 млн и EUR5 млн в качестве гранта со стороны ЕС на приобретение новых локомотивов и модернизацию железнодорожной инфраструктуры.

В Монголии проведена реконструкция железнодорожных путей на станциях Дархан и Олон-Овоо для пропуска длинносоставных поездов до 102 вагонов.

На Польских железных дорогах в рамках новой стратегии до 2020 г. были задействованы новейшие поезда Pendolino, FLIRT3 и PesaDART на новых маршрутах. В апреле 2016 г. АО "ПКП Интерсити" увеличило количество маршрутов, обслуживаемых составами Express InterCity Premium, которые начали регулярно курсировать в города Зелена-Гура и Колобжег. Это позволило увеличить количество пассажиров на 27%. Успешно проводилась работа по созданию новых контейнерных маршрутов в сообщении КНР—Республика Польша—КНР. Успешно продолжена работа по модернизации железнодорожных линий, входящих в коридоры ОСЖД, таких как: Е 75 Rail Baltica (Варшава—Белосток—граница с Литвой); Е 30 (участок Краков—Жешув); Е 65 (на участке Варшава—Гдыня).

Российские железные дороги в 2016 г. увеличили пассажирооборот на 3,4%. Осуществлена поставка 294 новых пассажирских вагонов. Введены в эксплуатацию 63,8 км вторых путей, на железнодорожных линиях Выборг—Пихтовая, Тайшет—Хаин, Тобольск—Сургут—Коротчаево на 29 станциях проведены работы по удлинению железнодорожных путей (159,6 км). Электрифицировано 192,6 км железнодорожных линий на участках Мга—Гатчина—Веймары—Ивангород. В 2016 г. фактически поставлено на сеть железных дорог 82 вагона моторвагонного подвижного состава (15 электропоездов).

На железных дорогах Румынии активно проводилась модернизация железнодорожных линий от госграницы с Венгрией Куртич—Симерия—Брашов для реализации скоростного движения поездов со скоростью 160 км/час. Активно внедряются современные информационные системы, обеспечивающие обмен предварительными данными с Украиной и Молдовой.

Словацкие железные дороги в 2016 г. проводили работу по модернизации железнодорожной линии ЧР/СР Куты—Девинска Нова Вес с целью эксплуатации ее со скоростью 200 км/час.

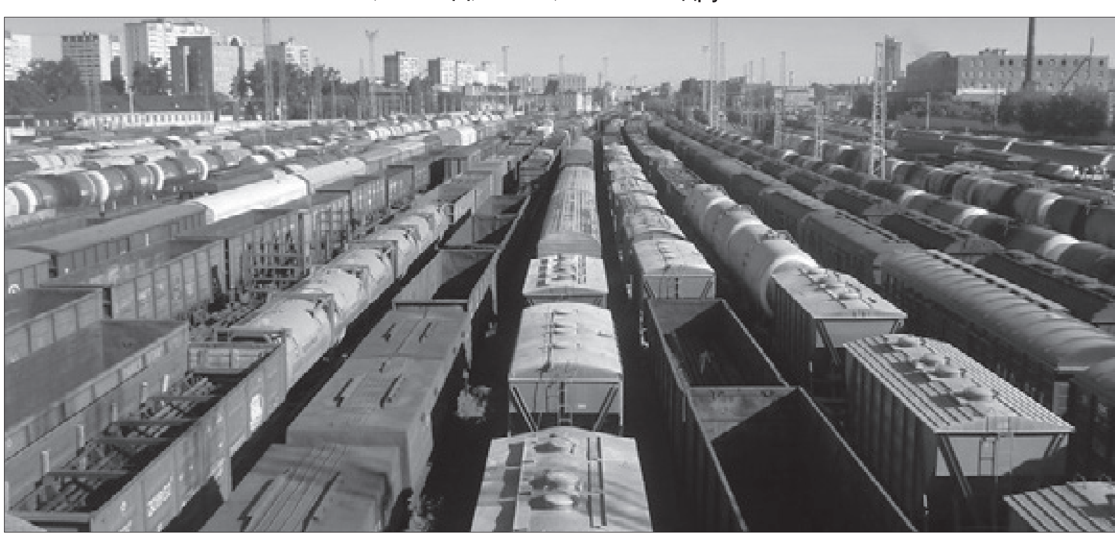


Железной дорогой Таджикистана приобретено: 1 новый локомотив и 1 пассажирский дизель-поезд, что способствует повышению конкурентоспособности и увеличению пассажиропотока во внутригосударственных перевозках. В 2016 г. была введена в эксплуатацию новая железнодорожная линия Душанбе—Курган-Тюбе—Куляб протяженностью 40,7 км, которая соединяет центральную часть Республики Таджикистан с Хотлонской обл.

Узбекскими железными дорогами в 2016 г. введена в эксплуатацию новая электрифицированная железнодорожная линия Ангрен—Пап (протяженность — 123,2 км), построен тоннель (19,2 км), открыты станции Кул, Орзу, Чодак, Коп, Кошминор, Пап. Электрифицированы ж/д линии Самарканд—Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов (291 км) и Пап—Коканд—Андижан (181 км). Модернизировано 130 км железных дорог. Приобретено 7 грузовых электровозов, построены 15 пассажирских и 700 грузовых вагонов, модернизированы 1440 грузовых вагонов. В 2016 г. начал курсировать высокоскоростной электропоезд Afrosiyob на участке Ташкент—Самарканд—Бухара.

Украинскими железными дорогами в 2016 г. был организован новый контейнерный поезд по маршруту страны Европы—(Чоп, Батево, Изов)—Ильичевск—Грузия—Азербайджан—Казахстан (Достык)—Китай. В декабре 2016 г. начато ежедневное курсирование международного поезда Киев—Пшемысль, осуществляемого составом скоростного двухсистемного электровоза производства Hyundai.

Чешскими железными дорогами введены в эксплуатацию новые региональные железнодорожные линии в Центральночешском и Либерецком краях. В области дальних перевозок была введена в эксплуатацию новая линия международного скоростного сегмента Прага—Табопр—Ческе-Будеевице—Линц. В 2016 г. завершена модернизация железнодорожных линий Дечин—Румбук, Клатовы—Железна-Руда, Блудов—Есеник, железнодорожного моста на линии Хохенау (ÖBB)—Пршеров. Как для пассажирских, так и для грузовых перевозок приобретался новый подвижной состав.



В 2016 г. всеми странами-членами ОСЖД была продолжена работа по наращиванию мультимодальных перевозок и созданию новых контейнерных маршрутов. Всего организовано более 280 маршрутов контейнерных поездов в международном сообщении, из них более 150 — на регулярной основе.

Востребованными и требующими скорейшего разрешения для стран-членов ОСЖД стали вопросы облегчения условий пересечения границ железнодорожным транспортом. Это нашло свое подтверждение в их стремлении подготовить и принять новую Конвенцию об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа.

Радует тенденция увеличения количества отправки грузов с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. Завершение работы Временной рабочей группы по подготовке новой Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении, включающей в себя в качестве приложений СМГС и СМПС, позволило провести в ноябре 2016 г. I Сессию Международной конференции по принятию текста Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении.

Успешно проходила работа по составлению и согласованию графиков движения поездов, выполнению и согласованию объемов перевозок грузов в международном сообщении, изменению и совершенствованию ПГВ.

Активно проходила работа Контактной группы ОСЖД/ЕЖДА относительно анализа взаимосвязи между железнодорожными системами, входящими и не входящими в ЕС, с шириной колеи 1520/1524 мм и 1435 мм.

Значительное внимание уделялось сотрудничеству с международными организациями, прежде всего с ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОТИФ, ЦИТ, ЕЭК, ЕС, МСЖД, КСТП, ФИАТА и другими.

Скоординированная и целенаправленная работа по реализации намеченных планов, комплексных мероприятий, направленных на совершенствование и развитие железнодорожных перевозок, повышение их конкурентоспособности, позволила железным дорогам стран-членов ОСЖД справиться с поставленными задачами по обеспечению в 2016 г. перевозки пассажиров и грузов.

Роль экспедиторской инструкции при организации и осуществлении доставки грузов

Экспедиторская инструкция — документ, который выдается экспедитору клиентом и содержит указания относительно мероприятий, которые последний должен исполнить для экспедирования указанных в договоре и товаросопроводительных документах товаров. Экспедиторская инструкция является неотъемлемой частью договора транспортного экспедирования. Ст. 929 Гражданского кодекса Украины обязует экспедитора выполнить или организовать выполнение услуг в соответствии с договором, которые связаны с перевозкой груза. Кроме того, договором транспортного экспедирования могут быть установлены обязанность экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, выбранному экспедитором или клиентом, обязательство экспедитора заключить от своего имени или от имени клиента договор перевозки груза, обеспечить отправление и получение груза, а также другие обязательства, связанные с перевозкой. Отдельно следует отметить возможность предоставления дополнительных услуг, необходимых при доставке груза: проверка количества и качества груза, контроль загрузки и выгрузки, уплату пошлины, сборов и других расходов, возложенных на клиента, хранение груза и его получение в пункте назначения, получение необходимых для экспорта и импорта документов, выполнение таможенных формальностей и другие действия, связанные с этим процессом. В ст. 316 Хозяйственного кодекса Украины обязанности экспедитора более конкретизированы, но также носят общий характер. В ст. 8 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" четко указано, какие действия могут совершать экспедиторы по поручению клиента:



— обеспечивают оптимальное транспортное обслуживание, а также организуют перевозку грузов разными видами транспорта по территории Украины и иностранных государств в соответствии с договорами (контрактами), согласно которым стороны имеют право использовать известные международные обычаи, рекомендации, правила международных органов и организаций, если это не запрещено прямо или в исключительной форме этим и другими законами Украины;

— фрахтуют национальные, иностранные суда и привлекают другие транспортные средства, обеспечивают их подачу в порты, на железнодорожные станции, склады, терминалы или другие объекты для своевременного отправления грузов;

— осуществляют работы, связанные с принятием, накоплением, дроблением грузовой партии, доработкой, сортировкой, складированием, хранением, перевозкой грузов;

— ведут учет поступления и отправления грузов из портов, железнодорожных станций, складов, терминалов или других объектов;

— организуют охрану грузов во время их перевозки, перевалки и хранения;

— организуют экспертизу грузов;

— осуществляют оформление товарно-транспортной документации и ее рассылку по назначению;

— предоставляют в установленном законодательством порядке участникам транспортно-экспедиторской деятельности заявки на отправление грузов и наряды на отгрузку;

— обеспечивают выполнение комплекса мероприятий по отправлению грузов, которые пришли в некондиционном состоянии, с недостачей, в поврежденной, непрочной, нестандартной упаковке или такой, которая не отвечает требованиям перевозчиков;

— осуществляют страхование грузов и своей ответственности;

— обеспечивают подготовку и дополнительное оборудование транспортных средств и грузов согласно требованиям нормативно-правовых актов относительно деятельности соответствующего вида транспорта;

— обеспечивают оптимизацию движения материальных потоков от грузоотправителя к грузополучателю с целью достижения минимального уровня расходов;

— осуществляют расчеты с портами, транспортными организациями за перевозку, перевалку, хранение грузов;

— оформляют документы и организуют работы в соответствии с таможенными, карантинными и санитарными требованиями;

— предоставляют подготовленный транспорт, который имеет дополнительное оборудование согласно требованиям, предусмотренным законодательством;

— оказывают другие вспомогательные и сопутствующие перевозке транспортно-экспедиторские услуги, которые предусмотрены договором транспортного экспедирования и не противоречат законодательству.

Кроме необходимости в формировании и передаче вышеуказанной информации, в ст. 10 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" указаны права клиента:

— определять маршрут следования груза и вид транспорта;

— требовать от экспедитора предоставления информации о ходе перевозки груза;

— давать указания экспедитору, которые не противоречат договору транспортного экспедирования и документам, предоставленным экспедитору;

— изменять маршрут доставки груза и конечного грузополучателя, заблаговременно сообщив об этом экспедитору, с возмещением расходов на изменение маршрута в соответствии с договором транспортного экспедирования.

Закон предусматривает возможность реализации в договоре других прав клиента и экспедитора, не противоречащих действующему законодательству. Таким образом, в процессе моделирования цепи доставки груза появляется целый набор логистических операций, которые необходимо систематизировать и выбрать только те, которые нужны для осуществления быстрой и недорогой доставки. Помимо моделирования логистических операций, в транспортной цепи возникает необходимость предусмотреть ответственность экспедитора за свои действия или бездеятельность, а также за действия и недосмотр третьих лиц, как за свои собственные (ст. 14 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности"). Такая необходимость возникает при моделировании каждой доставки груза и не может быть учтена в едином договоре, который клиент и экспедитор заключают на определенный срок, например, на один год. Невозможность объясняется несколькими причинами:

— уникальность транспортной цепи;

— разнообразность перевозимых грузов;

— применение различных видов транспортных средств, а при мультимодальной доставке — их сочетаний;

— изменение экономической составляющей;

— изменения в законодательстве, не связанные с доставкой грузов;

— изменение погодных условий;

— изменение социально-политических условий и др.

Именно по этим причинам клиент и экспедитор вынуждены оформлять указания на организацию и осуществление доставки груза в каждом отдельном случае, на каждую транспортную цепочку. Экспедиторская инструкция, таким образом, становится приложением к договору транспортного экспедирования, согласовывается и подписывается сторонами договора.

Экспедиторская инструкция имеет как произвольную форму, так и обязательную (единую). Произвольная форма экспедиторской инструкции должна соответствовать определенному набору требований, которые по своей сути объективны. Среди них выделяют следующие:

— требования к комплектации грузовой партии товаром;

— требования к качеству товара и процедуре контроля качества грузовой партии;

— требования к процедуре контроля количества;

— условия упаковки и маркировки товара и груза;

— порядок оформления, согласования и подписания товаросопроводительных документов;

— порядок и время передачи копий и оригиналов товаросопроводительных и других документов;

— требования к контейнеру и подтверждение соответствия требований;

— требования к перевозчику и подтверждение гарантий покрытия ущерба в случае наступления риска порчи или потери груза;

— требования к величинам расходов по транспортной цепи в целом и по логистическим операциям по отдельности;

— величина финансовой ответственности за сроки и качество отдельных операций и транспортной цепочки в целом и др.

Единую форму экспедиторских инструкций, которая соответствует Схеме ООН для торговых документов, используют международные экспедиторские организации. Однако может быть использована свободная форма. Речь идет о Международной федерации экспедиторских ассоциаций — FIATA. Документы FIATA регулируют деловые отношения между экспедитором и клиентом. Действие этих документов не распространяется на отношения экспедитора с перевозчиками. Отношения экспедитора с перевозчиками регулируются соответствующими транспортными документами, предусмотренными национальными и международными транспортными конвенциями, законами, уставами и правилами.

В соответствии с "Правилами и рекомендациями по пользованию документами и формами FIATA", утвержденными решением Правления АМЭУ 8.10.2009 г. (протокол № 2), Экспедиторская инструкция относится к формам FIATA и носит название Экспедиторская инструкция FIATA (FIATA Forwarding Instructions) — FFI. Она предусматривает выдачу экспедитору задания на любые экспедиторские услуги в соответствии с типовым руководством ООН по стандартизации и унификации документов международной торговли и международных перевозок: Методические материалы ЕЭК ООН для инициативы "Помощь в интересах торговли". Методические материалы являются юридической основой для оформления соответствующих указаний в договоре транспортного экспедирования.

FFI — форма инструкций по экспедированию, которая необходима для облегчения грузовладельцу формирования и выдачи экспедитору полного и четкого задания на транспортно-экспедиторские услуги. В ней указывается информация, используемая экспедитором при оформлении любой транспортно-экспедиторской операции. В случае отсутствия FFI экспедитору необходимо собирать всю эту информацию из нескольких документов. Форма бланка FFI разработана в соответствии с системой кодировки ООН для коммерческой документации, что направлено на создание международной основы для стандартизации документов, используемых в мировой торговле.

Характеристики формы FFI позволяют осуществлять передачу с помощью EDI (электронного обмена данными) в соответствии со стандартом систем EDIFACT (Обмен электронными данными для управления, коммерции и транспорта), который разработан и рекомендуется для использования ЕЭК ООН и другими международными организациями.

FFI заполняется и подписывается клиентом экспедитора, передается экспедитору вместе с другими документами, такими как таможенная декларация, сертификат о происхождении груза, коммерческие счета-фактуры, транспортные документы и др. В большинстве граф формы проставлен 4-значный условный номер (код). Этот условный код предназначен для использования в качестве идентификатора соответствующих терминов и заголовков формы, может применяться вместо полного наименования соответствующего термина и позволяет избежать возможной случайной или преднамеренной путаницы при использовании полных наименований. Применение таких условных кодов позволяет устранить возможность 2-значного толкования инструкций, а также существующие языковые барьеры при обозначении различных терминов и понятий. Эти номера не имеют дополнительной смысловой нагрузки за исключением тех понятий, которые они обозначают.

Экспедиторская инструкция призвана интегрировать в процесс доставки груза возможности клиента и экспедитора, обозначив при этом их взаимозависимость. Клиент обязан обеспечить маркировку для идентификации своего груза, а экспедитор обязан принять этот груз по признакам идентификации, указанным в товаросопроводительных документах. Клиент обязан обеспечить упаковку, а экспедитор — в целости и сохранности доставить груз, которые обеспечивает упаковка. И таких взаимозависимых сочетаний в транспортной цепи множество. Что само по себе заставляет как клиента, так и экспедитора разделить ответственность за те действия, которая каждый совершает, или за бездеятельность, которая наносит ущерб. Формирование цепочки ответственности в транспортной цепи — это отдельная тема, которая нуждается в глубоком рассмотрении.

ЛОМОВЦЕВ Валерий, консультант,
тренер репетиционно-тренингового центра «ВИВА»



Правовое регулирование транзитной фумигации как важной составляющей процесса перевозки груза

По итогам 2016 г. основной категорией экспортных товаров Украины стала сельскохозяйственная продукция и продукты ее переработки, обеспечившие 22,3% экспорта в денежном эквиваленте.

По оценкам экспертов, в ближайшее время ожидается увеличение объема экспорта сельскохозяйственной продукции, в т.ч. благодаря внедрению передовых технологий, проведению земельной реформы, притоку иностранных инвестиций в отрасль. Статистические показатели, согласно которым за период с июля 2015 г. по июль 2016 г. (маркетинговый год) было экспортировано 39,4 млн т зерновых, а в этом маркетинговом году — порядка 41 млн т, дают достаточное основание для подобных выводов.

Учитывая достижения по количественным показателям, по итогам 2016 г. Украина является одним из мировых лидеров по экспорту пшеницы и ячменя, а также озвученные прогнозы по их дальнейшему увеличению, приоритетность задач смещаются в сторону обеспечения надлежащего качества экспортируемой сельскохозяйственной продукции. Актуальность такой задачи очевидна с учетом количества претензий относительно качества со стороны покупателей.

В частности, существенно возросло количество претензий касательно зараженности зерна вредителями. Причина такой ситуации носит комплексный характер, правовую сторону которого затронем в настоящей статье.

С целью минимизации расходов, в том числе на проведение фумигации (обеззараживания) зерна, экспортеры предпочитают осуществлять ее только на судне, после того как зерно загружено в трюмы, без проведения первичной фумигации зерна на элеваторе.

Т.о., фумигация зерна не только обеспечивает конкурентоспособность украинского зерна на зарубежных рынках как основного экспортного товара, но и тесно связана с процессом перевозки грузов и поэтому заслуживает отдельного внимания.

В этой статье мы рассмотрим вопросы, связанные с правовым регулированием отношений в сфере транзитной фумигации, — фумигации, осуществляемой на судне без прекращения его эксплуатации по целевому назначению.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ

Правовое регулирование указанных отношений осуществляется как на национальном, так и на международном уровне.

К международным правовым актам, регламентирующим вопросы, связанные с обеспечением надлежащих условий для проведения фумигации, относятся:

— Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (Конвенция SOLAS), Лондон, 1974;

— Конвенция о защите здоровья и медицинской помощи (морякам), Женева, 1987 (№ 164);

— Конвенция о труде в морском судоходстве (Конвенция MLC), Женева, 2006.

Конвенция (SOLAS 74) была принята СССР до провозглашения независимости Украины и является частью правовой системы Украины как правопреемника Украинской ССР, осуществляющего международные права и обязанности.

Конвенция о защите здоровья и медицинской помощи (морякам), а также Конвенция о труде в морском судоходстве, также известная как Конвенция MLC, на сегодня не ратифицированы Украиной.

При этом Конвенция SOLAS ратифицирована государствами, под флагом которых зарегистрированы суда с совокупным брутто тоннажем 90% от общемирового (в т.ч.: Панама, Либерия, Маршалловы Острова, Китай, Сингапур, Багамы, Мальта, Греция, Великобритания, Кипр, Япония и пр.). Очевидно, что положения этого международного правового акта подлежат исполнению абсолютным большинством судовладельцев, что должно учитываться при рассмотрении вопроса о круге лиц, на которых она распространяет свое действие.

Конвенцию MLC ратифицировали государства, под флагом которых зарегистрированы суда с совокупным брутто тоннажем более 75% от общемирового (в т.ч.: Панама, Либерия, Маршалловы Острова, Сингапур, Багамы, Мальта, Греция, Великобритания, Кипр, Япония, и пр.). Т.о., положения этого международного правового акта подлежат исполнению подавляющим большинством иностранных судовладельцев.

Конвенция SOLAS, как основополагающая конвенция в сфере защиты жизни на море, содержит общее правило, согласно которому соответствующие меры предосторожности должны быть приняты при использовании пестицидов на судах, в особенности для целей фумигации.

Конвенция о защите здоровья и медицинской помощи (морякам) предписывает:

— наличие на борту судна аптечки, содержание которой, а также медицинского оборудования должны быть предписаны компетентным органом с учетом таких факторов, как тип судна, количество находящихся на борту лиц, место назначения и продолжительность рейсов;

— наличие специфических антидотов и средств индивидуальной защиты на борту при перевозке опасных грузов;

— наличие на борту судна судового медицинского руководства, принятого компетентным органом, объясняющего порядок применения содержимого аптечки, а также иных медицинских средств на борту судна.

Конвенцией о труде в морском судоходстве (Конвенция MLC) установлена обязанность каждого государства-члена Конвенции обеспечить наличие на судне медицинской аптечки, медицинского оборудования и медицинского руководства, а на судах, перевозящих опасные грузы, также специальных антидотов и персональных защитных устройств.

Дальнейшее развитие принципа, заложенного в Конвенции SOLAS, осуществляется принятыми в соответствии и на основании ее положениями Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (IMDG Code), а также Международного кодекса морской перевозки твердых навалочных грузов (IMSBCC), положения которых подлежат применению ко всем судам, перевозящим опасные грузы навалом.

В частности, Международный кодекс морской перевозки опасных грузов содержит Перечень опасных грузов, к которым относит фумигированные единицы — закрытые транспортные грузовые единицы, содержащие фумигируемые или фумигированные товары (9 класс "Прочие опасные вещества и предметы").

Международный кодекс морской перевозки твердых навалочных грузов предписывает осуществлять фумигацию в соответствии с рекомендациями IMO.

АКТЫ РЕКОМЕНДАТЕЛЬНОГО И РАЗЪЯСНИТЕЛЬНОГО ХАРАКТЕРА, ПРИНЯТЫЕ ПОД ЭГИДОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Центральное место среди документов разъяснительного характера занимают рекомендации Комитета по Безопасности Судоходства (MSC) Международной Морской Организации (IMO).

На данный момент действуют следующие Рекомендации Комитета по Безопасности Судоходства IMO:

— Рекомендации о безопасном использовании пестицидов на судах IMO по вопросу фумигации грузовых транспортных единиц;

— Рекомендации (пересмотренные) о безопасном использовании пестицидов на судах, применяемых для фумигации грузовых транспортных единиц;

— Рекомендации о безопасном использовании пестицидов на судах, применяемых для фумигации грузовых трюмов.

В частности, указанные рекомендации предусматривают необходимость наличия на борту судна:

— комплекта оборудования обнаружения газов и соответствующих пригодных к использованию расходных материалов, а также инструкции по их использованию и предельно допустимых концентрациях для безопасных рабочих условий;

— инструкции по удалению остатков фумигационного материала;

— как минимум четырех комплектов защитного оборудования, пригодного для используемого фумиганта;

— необходимых лекарств и медицинского оборудования;

— копий последней версии Руководства по первой медицинской помощи при происшествиях, включающих Опасные грузы.

С целью разъяснения положений Международного кодекса морской перевозки опасных грузов принято Руководство по первой медицинской помощи при авариях с опасными грузами (MFAG).

В приложениях к Руководству по первой медицинской помощи при авариях с опасными грузами содержатся:

— Перечень оборудования, минимально необходимого на борту судна, которое перевозит опасные грузы, в случае аварии;

— Перечень лекарственных веществ, специально предназначенных для применения в случае аварии на судне, которое перевозит опасные грузы.

РЕГЛАМЕНТАЦИЯ МОРСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Отдельного внимания заслуживает деятельность таких организаций, как Международная Морская фумигационная организация (IMFO), Ассоциация торговли зерном и кормами (GAFTA), а также Балтийский и международный Морской Совет (BIMCO), направленная на урегулирование отношений в рассматриваемой сфере.

Международной Морской организацией фумигации, а также Ассоциацией торговли зерном и кормами приняты Кодекс практики по безопасности и эффективности Морской Фумигации и Кодекс практики по фумигации и контролю вредителей, соответственно



содержащие требования к ее проведению и обеспечению условий, необходимых для ее безопасного проведения.

Балтийский и международный Морской Совет разработал специальную формулировку клаузулы для включения в чартеры, предусматривающую распределение ответственности между судовладельцем и фрахтователем по обеспечению наличия на судне специальных медикаментов и оборудования, необходимых для транзитной фумигации.

Указанные документы и нормы распространяются на участников этих организаций и на договорные отношения, которые прямо ссылаются на использование этих документов в регулировании отношений между сторонами.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ

На данный момент в законодательстве Украины отсутствует единый нормативно-правовой акт, регулирующий непосредственно проведение фумигации на судах, в т.ч. транзитной фумигации, а также обеспечение условий для ее проведения.

Основным нормативно-правовым актом национального законодательства Украины, который косвенно регламентирует отношения в рассматриваемой сфере, является Закон Украины "О карантине растений".

Действовавший ранее Порядок поставки на суда в морских и речных портах Украины, открытых для захода судов заграничного плавания, в том числе судовых припасов и лекарственных средств, утвержденный постановлением КМУ от 5.08.2009 г. № 846, предусматривал общий перечень медицинских средств и медицинского оборудования, которые должны быть на судне. Однако на данный момент новый аналогичный порядок не утвержден.

На национальном уровне в Украине действуют также Государственные санитарные правила для морских судов Украины (ДСП 7.7.4-057-2000), утвержденные постановлением Главного государственного санитарного врача Украины от 20.12.2000 г. № 57, которые, согласно Закону Украины "Об обеспечении санитарного и эпидемического благополучия населения", являются обязательными для судов, зарегистрированных под украинским флагом. Правилами предусмотрено, что:

— судно должно быть обеспечено средствами индивидуальной защиты (при необходимости газоанализаторами для контроля химического загрязнения воздуха), номенклатура и количество которых в зависимости от конкретных опасных свойств груза согласовываются с компетентными органами Госсаннадзора (портовой санэпидстанцией), но не менее чем на численность экипажа;

— перевозка фумигируемых грузов должна осуществляться в соответствии с требованиями Временной инструкции по вопросам безопасности технологии обеззараживания зерна и другой сельскохозяйственной продукции препаратами на основе фосфина на судах водного транспорта Украины;

— во время перевозки фумигируемых грузов осуществляется постоянный контроль содержания фумиганта в воздухе, а экипаж должен быть полностью обеспечен средствами индивидуальной защиты и уметь пользоваться ими.

Вышеуказанные правила распространяют свое действие только на суда под украинским флагом, что является существенным недостатком, т.к. большая часть зерновых грузов, перевозимых морским путем, приходится на суда под иностранным флагом.

Временная инструкция по технологии и обеспечению безопасности при обеззараживании зерна и сельхозпродуктов препаратами на основе фосфина на судах водного транспорта Украины (утверждена Главным санитарным врачом Украины 25.12.1998 г.), которая достаточно детально регламентировала данную процедуру, на сегодня не является действующим документом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При всем указанном количестве и разнообразии нормативных правовых актов, как показывает практика, при осуществлении транзитной фумигации возникают сложности, вызванные наличием пробелов в правовом поле. Инициативу, призванную изменить эту ситуацию, в очередной раз проявила Международная Морская Организация, принявшая Кодекс Имплементации Инструментов IMO (III Code), согласно которому страны-участницы Конвенции SOLAS обязаны принять на национальном уровне правовые акты, регламентирующие в том числе вопросы транзитной фумигации, с целью обеспечения безопасности на море.

Усугубляет проблему отсутствие эффективного контроля соблюдения участниками отношений в сфере транзитной фумигации предписаний международных актов, на что неоднократно обращали внимание различные международные организации судовладельцев, страхователей, брокеров и т.п. При этом указанные тенденции, наблюдаемые в сфере правового регулирования торгового мореплавания, вселяют оптимизм относительно существенного улучшения ситуации, в том числе в Украине. Для этого требуется согласованный подход органов государственной власти и хозяйствующих субъектов, их объединений на основе конструктивного диалога с учетом интересов всех его участников.

МИРОШНИЧЕНКО Наталья,
партнер Interlegal, Международная юридическая служба,
президент WISTA Ukrainian,
СЕЛИВАНОВ Михаил, юрист Interlegal,
Международная юридическая служба

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ *
XI БЕЛОРУССКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛИ – 2017
(3 – 5 октября 2017 г., г. Минск)

№ п.п.	Наименование мероприятия	Дата проведения
1	Открытый диалог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь с представителями бизнес-сообщества и средств массовой информации	3 октября
2	Торжественное открытие XI Белорусской транспортной недели - 2017 Футбольный манеж (пр. Победителей 20/2)	3 октября
3	XI Международная специализированная выставка «Транспорт и логистика 2017»	3-5 октября
4	Пленарное заседание «Сопряжение транспортно-логистической системы Беларуси с Экономическим поясом Шелкового пути»	3 октября
5	Церемония подписания соглашений и меморандумов	3 октября
6	Конференция «Будущее контейнерных перевозок. Интеграция Республики Беларусь в мировое «контейнерное» пространство»	4 октября
7	Конференция «Новые направления в организации пассажирских перевозок»	4 октября
8	Конференция «Состояние и перспективы развития информационных технологий на транспорте и в логистике»	4 октября
9	I Национальная олимпиада по логистике для профессионалов	4 октября
10	Конференция «Совершенствование организации и выполнения перевозок грузов»	4 октября
11	Семинар «Обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта»	5 октября
12	Семинар «Новые возможности мультимодальных перевозок. Применение унифицированных документов на всю цепь поставок»	5 октября
13	Международная заочная научно-практическая конференция «Перспективы развития транспортного комплекса»	3-5 октября
14	Научно-практический форум «Транспорт и инновации»	3-5 октября

* В программе возможны изменения и дополнения
Актуальная информация на сайте www.tc.by

От Шестого к Седьмому семинару ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли и транспорта...

*"Вы не можете соединить точки, глядя вперед.
Вы сможете сделать это, лишь оглянувшись назад...".
Стив Джобс*



1.06.2017 г. в Одессе (Украина) в рамках Международной недели по торговле и транспорту пройдет Седьмой ежегодный семинар ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли и транспорта "Национальная система "единого окна" и гармонизация данных в Украине", организованный при содействии ЕЭК ООН, Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли и логистики и правительства Украины. В ходе семинара представители Министерства экономического развития и торговли Украины, ЕЭК ООН, ВТО, СЕФАКТ ООН, Международной ассоциации портовых сообществ, администрации морских портов Украины обсудят прогресс в реализации Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли в Украине; вопросы создания национального "единого окна" и гармонизации данных.

Уже стало традиционным анализировать опыт предыдущего периода, отправной точкой которого является время, прошедшее с мая предыдущего года по май текущего — от одного ежегодного Семинара ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли до следующего, для понимания основных направлений будущего развития. Очень приятно и сознание того, что нужно постоянно двигаться вперед, нельзя останавливаться. Конечно, время от времени можно нажать на кнопку "pause" и оглянуться назад, чтобы оценить сделанное и определить будущие перспективы...

В преддверии Седьмого семинара ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли и транспорта хотелось бы напомнить о наиболее знаковых событиях и мероприятиях с мая 2016 г. по май 2017 г., способствовавших реализации решений Шестого семинара и развивающих его идеи. Определяющим событием 2016—2017 гг. стало вступление в силу Соглашения по упрощению процедур торговли 22.02.2017 г.

Украина ратифицировала Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли 4 ноября 2015 г. согласно Закону Украины № 745-VIII "О ратификации Протокола о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации".

В связи с преемственностью семинаров это даст возможность проанализировать основные направления развития и позволит определить дальнейшие действия.



ШЕСТОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕМИНАР ПО ВОПРОСАМ УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ И ТРАНСПОРТА

31.05.2016 г. в рамках Транспортной недели в Одессе прошел Шестой ежегодный Международный семинар ЕЭК ООН по вопросам упрощения процедур торговли и транспорта, посвященный содействию торговле и развитию транспортных коридоров.

Программа семинара была разделена на две сессии: "Внедрение инструментов упрощения процедур торговли в Украине: достижения и проблемы. Их роль в развитии торговли и транспортных коридоров" и "Развитие транспортных коридоров".

По результатам мероприятия были подготовлены рекомендации, в которых его участники призвали правительство Украины предпринять серьезные шаги по реализации Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (СУПТ), ссылаясь на отчет об оценке готовности, подготовленный ЕЭК ООН и Межведомственной рабочей группой при поддержке Министерства экономического развития и торговли Украины. Участники семинара в рекомендациях отметили, что соответствующие регулирующие органы должны немедленно мобилизовать свои ресурсы для осуществления мер СУПТ, которые были отмечены Украиной в качестве мер категории "А" 1.08.2014 г., однако к реализации которых страна пока не готова. Кроме того, соответствующие ведомства, работающие с Министерством экономического развития и торговли, могут предпринять соответствующие меры для планирования реализации мер категорий "В" и "С", с указанием сроков и бюджетов для реализации. Эти меры будут иметь существенное влияние на возможности экономики Украины интегрироваться в международные коридоры и европейский транзитный режим.

В рекомендациях было предложено правительству и бизнес-сообществу Украины завершить создание Национального комитета по вопросам упрощения процедур торговли, который может взять на себя существенные функции в области развития торговли и транспортных коридоров, в частности, путем оказания поддержки в деле публикации норм, правил и форм и разработки норм по принятию предварительного решения, безбумажной торговли, управления рисками, "единого окна" и других систем. Комитет может участвовать в двусторонних и международных проектах и мероприятиях, способствующих развитию торговых и транспортных коридоров, таких как: взаимное признание уполномоченных экономических операторов, взаимное признание процедур, лабораторных тестов и сертификатов; двусторонние встречи для согласования пограничных процедур, особенно в рамках двустороннего сотрудничества с национальными комитетами по упрощению процедур торговли соседних стран. Комитет может организовать мероприятия по наращиванию потенциала развития коридоров, а также помочь разработать проект политики развития транспортных коридоров, которые могут войти в национальные стратегии по упрощению процедур торговли и развития транзита. Комитет может организовывать исследования времени выпуска товаров, анализ бизнес-процессов, а также поддерживать проекты по автоматизации документальных процедур, реализации международных стандартов в области упрощения процедур торговли, которые ускоряют развитие коридоров.



Участники предложили ЕЭК ООН совместно с Европейской комиссией и другими партнерами по развитию и соответствующими регулирующими органами в Украине (в частности, с Фискальной службой и Министерством экономического развития и торговли Украины) изучить возможности для организации процесса наращивания потенциала по "единому окну" и гармонизации данных на национальном уровне. В частности, предложено изучить возможности по сотрудничеству с проектом CORE (Дэвид Хаскет) в рамках применения концепции "информационного трубопровода" для развития электронных коридоров через Одессу.

Участники отметили роль ЕЭК ООН в транспортном секторе и, в частности, в отношении 58 конвенций и соглашений в сфере транспорта, а также приветствовали вовлечение многих заинтересованных сторон от правительства и транспортного сектора Украины в деятельность Комитета по внутреннему транспорту. Участники пригласили правительство Украины принять активное участие в рабочих органах Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, чтобы:

— убедиться, что происходит обмен примерами лучшей практики в области транспорта в Украине с другими государствами-членами;

— убедиться, что Украина полностью вносит свой вклад в развитие международных конвенций и соглашений по транспорту и

— убедиться, что Украина может следовать лучшей практике других государств-членов в имплементации транспортных решений, которые принесут пользу не только Украине, но и региону в целом.

Участники определили важность международных конвенций и соглашений в обеспечении безопасного и эффективного движения товаров и пассажиров через Европу и Азию и таким образом стимулировали правительство Украины присоединиться к тем конвенциям по транспорту (правительство страны-участницы), к которым Украина еще не присоединилась, в частности, к конвенциям и соглашениям по внутренней навигации и упрощению пересечения границ.

Участники пригласили правительство Украины стать неотъемлемой частью Транс-Европейского железнодорожного и Транс-Европейского автомобильного проектов, подтверждая, таким образом, свою стратегическую роль в движении грузов и пассажиров в направлениях Восток—Запад и Север—Юг.

Участники пригласили правительство Украины, ЕЭК ООН и другие заинтересованные стороны дать оценку возможностям совместной работы в отдельных сферах транспорта, таких как интермодальный транспорт и транспортная статистика, сделать серьезные шаги по реализации Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (СУПТ), отмечая отчет об оценке готовности, подготовленный ЕЭК ООН и МРГ при поддержке Минэкономразвития и торговли Украины.

Участники семинара предложили правительству и бизнес-сообществу Украины изучить возможности сотрудничества с проектом CORE в рамках применения концепции "информационного трубопровода" для развития электронных коридоров через Одессу.

Также участники определили важность международных конвенций и соглашений в обеспечении безопасного и эффективного движения товаров и пассажиров через Европу и Азию, чтобы, таким образом, убедить правительство Украины присоединиться к тем конвенциям по транспорту, к которым Украина еще не присоединилась, в частности, к конвенциям и соглашениям по внутренней навигации и упрощению пересечения границ.

ЗАСЕДАНИЯ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ЛОГИСТИКИ В УКРАИНЕ

После Международного семинара ЕЭК ООН по вопросам упрощения процедур торговли и транспорта состоялось четыре заседания МРГ, на которых обсуждались вопросы разработки и внедрения Национальной стратегии упрощения процедур международной торговли и логистики, создания базы для учреждения Национального органа по вопросам упрощения процедур торговли в соответствии с рекомендациями ООН, практика использования и внедрения инструментов упрощения процедур торговли в Украине. Все обсуждаемые вопросы находили свою реализацию в конкретных рекомендациях и предложениях, которые направлялись правительству Украины и причастным госструктурам и центральным органам исполнительной власти.

Основными вопросами, которые рассматривались в ходе заседаний МРГ, в частности, были следующие:

➤ *22-Е ЗАСЕДАНИЕ МРГ (30.06.2016 Г.)*

Основная цель — доработать рекомендации Шестого Международного семинара ЕЭК ООН по вопросам упрощения процедур торговли и транспорта, более детально обсудить вопросы относительно результатов работы по созданию Национального комитета по упрощению процедур торговли, а также обновить информацию о состоянии готовности Украины к имплементации соглашений ВТО по упрощению процедур торговли.

Согласно повестке дня на заседании рассматривались вопросы:

— о результатах работы МРГ с января 2015 г. по июль 2016 г.;

— о работе по созданию Национального органа по вопросам упрощения процедур торговли;

— информация по "Докладу о готовности Украины к имплементации Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли"; плану работы МРГ с июля 2016 г. по июль 2017 г.



➤ 23-Е ЗАСЕДАНИЕ МРГ (19.10.2016 Г.)

Заседание было посвящено вопросам, в частности, касающимся:

— образования Национального органа по упрощению процедур торговли (НОУПТ) во исполнение Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли (УСПТ): состояние подготовки нормативно-правового акта, другие меры, предпринимаемые госорганами

в этом направлении; использование Рекомендаций ЕЭК ООН и примеров лучших практик по деятельности национальных органов по упрощению процедур торговли;

— функционирования Информационной системы портового сообщества (ИСПС) в морских портах Украины: защита информации в ИСПС, регламентация доступа пользователей ИСПС; определение путей модернизации программно-аппаратного комплекса ИСПС; эффект от использования ИСПС государственными контролирующими органами.



➤ *24-Е ЗАСЕДАНИЕ МРГ (26.01.2017 Г.)*

В ходе заседания рассматривались вопросы относительно:

— Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли и системы "единого окна" в качестве одного из важных мероприятий упрощения процедур торговли;

— ИСПС как электронной платформы для повышения эффективности и конкурентоспособности морской отрасли Украины.



➤ *25-Е ЗАСЕДАНИЕ МРГ (6.04.2017 Г.)*

На заседании обсуждался ряд важных вопросов, таких как:

— имплементация положений СУПТ (нотификация мероприятий категорий "A", "B" и "C" по обязательствам в рамках СУПТ, создание Совета по международной торговле при КМУ);

— результаты проведенной работы в соответствии с протокольными решениями МРГ (проведение совещаний: между Минздравом и Госпотребслужбой по осуществлению санитарно-эпидемиологического (медико-санитарного) контроля судов в морских портах, по осуществлению габаритно-весового контроля на территории морских портов Украины; проведение исследования времени выпуска товаров в морских портах Украины; результаты 23 пленарной сессии СЕФАКТ ООН);

— препятствия на пути дальнейшего развития Информационной системы портового сообщества (ИСПС);

— подготовка к Международной неделе по торговле и транспорту‘2017 в Одессе и VII Международному семинару ЕЭК ООН по вопросам упрощения процедур торговли и транспорта "Национальная система "единого окна" и гармонизация данных в Украине".



МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕМИНАР ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ И "ЕДИНОМУ ОКНУ" "ПОШАГОВОЕ СОЗДАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО "ЕДИНОГО ОКНА" И ГАРМОНИЗАЦИЯ ДАННЫХ В УКРАИНЕ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ И ЕВРОПЕЙСКИМИ СТАНДАРТАМИ"

Семинар проходил 20—21.10.2016 г. в Университете ГФСУ (г. Ирпень). Он был организован ЕЭК ООН и правительством Украины в сообществе с миссией Евросоюза по помощи Молдове и Украине в обустройстве границ, Еврокомиссией и ВТамО.

Участниками мероприятия обсуждались вопросы концепции национального "единого окна" и пилотные проекты в Украине, а также международные стандарты и необходимость поэтапного планирования "единого окна", а также лучшие практики проведения гармонизации данных в ЕС.

НА ПРАКТИКЕ ИСПС ДОКАЗАЛА УСПЕШНОСТЬ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Первопроходца всегда можно узнать по стрелам в спине.
Беверли Рубик

Подводя итоги прошедшего периода, нельзя не упомянуть об отдельных случаях противостояния

внедрению инструментов упрощения процедур торговли, в частности ИСПС, которые в 2016—2017 гг. приобрели новые формы.

Если обозначить общий вектор, объединяющий цикл мероприятий 2015—2016 гг., то его можно охарактеризовать как широкую презентацию и обсуждение возможностей "единого окна" как для государственных структур и национальных субъектов, связанных с транспортным сектором, так и как максимальное привлечение к обсуждению международных экспертов и доноров. Нельзя сказать, что все проходило гладко, недовольство, в частности ИСПС, "ППЛ 33-35", ограничивалось отдельными нападками в соцсетях, публикациями в Интернете. Все эти действия больше напоминали одиночные тестовые вылазки.



В 2016—2017 гг. эти действия дополнились новыми формами "борьбы". Хотя, как неоднократно отмечалось как на международных мероприятиях достаточно высокого уровня (ЕЭК ООН, СЕФАКТ ООН и др.), так и национальных, в целом в Украине практика внедрения системы "единого окна" оказалась достаточно успешной. Данная технология, по заверениям европейских коллег, позволяет уйти от коррупционных схем, упростить процесс оформления контейнеров, минимизировать контакт бизнеса с контролирующими органами и государственными структурами, перейти от бумажных носителей к электронным, что уже давно практиковалось во всех передовых странах мира.

Система "единого окна" на этапе ее разработки, привлечения частных инвестиций и внедрения получила активную поддержку со стороны Министерства инфраструктуры, Государственной таможенной службы Украины и Украинского национального комитета Международной торговой палаты (ICC Ukraine). И вся дальнейшая история создания и внедрения "единого окна", расширения сферы его применения в украинских портах на 100% оправдала заявленные преимущества.

Однако, как любое передовое начинание, "единое окно" не обошло внимание критиков и антагонистов системы. Так, 2016 г. ознаменовался обострением некоторых локальных конфликтов относительно принципов функционирования ИСПС.

В частности, с ноября 2015 г. практически по август 2016 г. длились судебные разбирательства по иску ООО "Интер Транс Лоджистик" к Центру обработки данных ООО "ППЛ 33-35", которое является разработчиком и балансодержателем данной электронной системы, относительно договора о техническом обеспечении и обслуживании в ИСПС. По мнению истца, закрепленное в договоре право провайдера системы в одностороннем порядке изменять тарифы и пр. условия договора ограничивает свободу предпринимательства в Украине и ведет к монополизации данного сервиса. Окончательная точка в данном споре была поставлена Высшим хозяйственным судом Украины 20 июля 2016 г., который после детального рассмотрения материалов дела и изучения позиций сторон отклонил требования истца, признав их необоснованными.

Также в декабре 2016 г. по результатам медиамониторинга АМКУ по собственной инициативе было начато расследование относительно соответствия порядка использования и подключения к ИСПС законодательству о защите экономической конкуренции. Промежуточные результаты исследования АМКУ были представлены на заседании 18.04.2017 г., в результате которого АМКУ принял решение, что признаки монопольного положения или признаки злоупотребления в функционировании ИСПС не обнаружены. В то же время комитет направил КМУ ряд предложений по решению существующих проблемных вопросов, связанных с выполнением пилотного проекта "Единое окно — локальное решение", а именно в части закрепления в нормативно-правовых актах механизма функционирования ИСПС, права собственности на программное обеспечение ИСПС, доступа субъектов хозяйствования к системе и т.п.

На деле же реальная польза системы была ощутима уже через год ее эксплуатации: на этапе тестового режима работы системы таможенники оформляли вне очереди 80% контейнеров, после запуска ИСПС в промышленную эксплуатацию этот показатель упал до 6%. В мировой практике только два государства в мире содержат подобные системы электронного документооборота в портах за счет бюджетных средств — это США и Финляндия. В других странах подобные системы функционируют на коммерческой основе. Украина, по сути, пошла тем же путем.

ХРУСТАЛЕВА Виктория



"Единое окно": в многообразии единство

Развитие "единого окна" (ЕО), как правило, это масштабное мероприятие, связанное с созданием взаимосвязей и обменом информацией между таможенными органами и другими государственными ведомствами, ответственными за торговлю, а также торговым сообществом. Поэтому обычно осуществляется на основе поэтапного подхода.

Успешная реализация "единого окна" в целом больше сосредоточивается на упрощении и управлении изменениями, а не на технических решениях.

Модели "единого окна" в значительной степени варьируются в разных странах в зависимости от степени готовности и приоритетов. Они включают такие системы, как e-Таможня, e-Freight, системы Портового сообщества и правительственные системы "единого окна", которые связывают учреждения на национальном и региональном уровнях.

Развитие среды национального "единого окна" требует сильной политической воли, участия и лидерства государственных органов в управлении процессом создания благоприятных условий для функционирования "единого окна" и платформ заинтересованных сторон, в том числе разработки политики, законодательства, стандартов, управления изменениями и взаимодействием с существующими системами.

Многие развитые страны не реализовали национальную концепцию "единого окна". Но наоборот развивали разновидности сетей "единого окна", в частности систем портовых сообществ и таможенных "единых окон", морских, которые в настоящее время успешно используются для поддержания эффективной работы логистического сектора.

В развивающихся странах и странах с переходной экономикой "единое окно" имеет успешную историю. Многие из этих стран внедряют государственные "единые окна", которые обеспечивают пользователям доступ к таможенным и другим государственным учреждениям для упрощения процедур экспорта и импорта.

В этом контексте нашим главным отличием от развитых стран можно считать то, что у нас внедрение "единого окна" является толчком для более фундаментальной работы — работы по упорядочению и стандартизации процедур, тогда как в ведущих странах мира это уже достигнуто эволюционным путем.

Влияние состояния организационной, технической состоятельности государственных институтов при выполнении контрольных функций, деятельности субъектов, участвующих в различных технологических процессах обработки грузов в морских портах Украины, особенностей и специфики инфраструктуры портов является естественным, обусловленным объективными факторами, присущими международным портам разных стран мира.

В условиях Украины сегодня — это три модели, которые направлены на упрощение процедур торговли в транспорте, торговле и логистике.

ТАМОЖЕННОЕ "ЕДИНОЕ ОКНО" (ПКМУ 364)

В соответствии со ст. 33 Таможенного кодекса Украины постановлением КМУ от 25.05.2016 г. № 364 "Некоторые вопросы реализации принципа "единого окна" при осуществлении таможенного, санитарно-эпидемиологического, ветеринарно-санитарного, фитосанитарного, экологического, радиологического и других видов государственного контроля" утвержден Порядок информационного обмена между органами доходов и сборов, другими государственными органами и предприятиями по принципу "единого окна" с использованием электронных средств передачи информации.

Действие ПКМУ 364 распространяется на операции по ввозу на таможенную территорию Украины товаров, подлежащих таможенному и другим видам государственного контроля, и по вывозу таких товаров за пределы таможенной территории Украины.



В то же время действие не распространяется на каботажные перевозки товаров в свободном обращении и товаров, ввозимых/вывозимых в/из портов под таможенным контролем, а внедренная Информационная система предназначена исключительно для взаимодействия органов доходов и сборов, государственных контролирующих органов и не предусматривает обмен информацией между субъектами хозяйствования, а указанный порядок применяется только в некоторых морских портах.

То есть, внедренная Информационная система ***не позволяет осуществлять обмен информацией между морским агентом, портовым оператором, экспедитором, перевозчиком и т.п.***

Суть такого обмена значительно шире, чем таможенный контроль и оформление, и регулируется целым рядом других нормативно-правовых актов.

ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПОРТОВОГО СООБЩЕСТВА (ИСПС, ИЛИ ПОРТОВОЕ "ЕДИНОЕ ОКНО")

Постановлением КМУ от 3.07.2013 г. № 553 внесены изменения в постановление КМУ от 21.05.2012 г. № 451 "Вопросы пропуска через государственную границу лиц, автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков и товаров, перемещаемых ими" и определено понятие Информационной системы портового сообщества.



Построение Информационной системы портового сообщества происходит с учетом международного опыта ведущих морских портов, в которых уже действуют аналогичные системы, и рекомендаций Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций № 33 (2005 г.), № 34 (2011 г.), № 35 (2010 г.).

Проект ИСПС в Украине координируется Межведомственной рабочей группой, в состав которой вошли представители власти и бизнеса. Экспертную помощь по проекту оказывает Европейская экономическая комиссия ООН.

Целью ИСПС является ***минимизация бумажного документооборота при выполнении всех операционных процедур в порту,*** связанных с обработкой судов, оформлением грузов, контролем безопасности за перемещением товаров и транспортных средств за пределы порта, ускорением и упрощением процедур контроля без ущерба их формам, размерам, установленным законодательством, и качеству.

Обеспечивается выполнение процессов, операций и формальностей, необходимых для обработки транспортных средств и грузов в морских международных пунктах пропуска.

Практический опыт оформления документов с использованием ИСПС подтверждает, что субъекты хозяйствования и государственные органы при применении только одного из модулей системы — электронного наряда, получили мощный механизм для последовательного внедрения упрощений транспортных операций и контрольных процедур на различных технологических этапах обработки внешнеэкономических грузов в порту, что обусловливает актуальность и необходимость ее внедрения в портах Украины, с максимальным распространением на процессы прохождения формальностей.

МОРСКОЕ "ЕДИНОЕ ОКНО"

В то же время Администрация морских портов Украины принимает меры для внедрения информационной системы "Морское единое окно" государственной формы собственности на основе Директив ЕС 2010/65, 2002/59 и Поправки 2016 г. к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г.

Целью Морского "единого окна" является ***упрощение и гармонизация административных процедур*** путем рационализации формальностей по предоставлению сведений и передачи информации в электронном виде ***при перевозке с использованием объектов морского транспорта*** (морской сегмент цепи поставок).

Изменения, произошедшие в национальном законодательстве в сфере электронного обмена информацией и электронного документооборота, наличие правовых оснований для электронной цифровой подписи, электронного декларирования товаров, приобретение практического опыта в прохождении таких формальностей субъектами внешнеэкономической деятельности в свое время объективно обусловили необходимость внедрения эффективной Информационной системы портового сообщества, которой и является ИСПС для портов Украины.

Как указано в документе ЕЭК ООН "Объединяя международную торговлю: единые окна и цепи поставок в следующем десятилетии", *системы портовых сообществ признаны наиболее передовым методом для обмена информацией в рамках единой или национальной инфраструктуры портового сообщества. СПС нацелены на обеспечение однократного предоставления данных, а также на развитие инфраструктуры и взаимосвязи, деятельности в областях нормативно-правовой базы, стандартизации и гармонизации в международной торговле. СПС обеспечивают синергию портового сообщества с плотно интегрированной системой, которая включает в себя экспорт, импорт, транзитные перевозки, консолидацию, опасные грузы и морскую статистическую отчетность.*

Сегодня СПС — "единое окно" портов. Европейская история отличается от азиатской истории. В Европе портовые системы, "единые окна" развивались в течение последних 30 лет. "Единые окна" разрабатывались не как таможенное "единое окно", а для управления в портах и цепями поставок. Сегодня настало время для интеграции систем портовых сообществ в Национальное "единое окно".

Там, где процессы не автоматизированы, СПС идеально подходит для формирования основы, в т.ч. и основы Национального "единого окна". А при наличии — интеграция может создать оптимальные выгоды для всех заинтересованных сторон. Расходы правительства будут минимальными. К СПС можно подключать аэропорты, морские порты или внутренние водные пути и оформление таможенных деклараций на выезд за пределы пунктов пропуска. В государственном "едином окне" существуют отношения B2G, G2B. Однако важно не забывать о необходимости взаимоотношений B2B. Государственные учреждения не могут управлять процессами B2B, и это не будет принято частным сектором. Поэтому в государственном "едином окне" нет полной интеграции, а СПС представляет собой и Портовое "единое окно", и шлюз к правительственному "единому окну", которое управляет процессами правительственных органов.

ВЫВОДЫ

С целью обеспечения международных обязательств Украины и перехода на современные методы ведения торговли и бизнеса необходима координация усилий вышеупомянутых инициатив при поддержке правительства, в т.ч. на основе наработок ЕС и таких межправительственных органов, как СЕФАКТ ООН, при сотрудничестве с ВТО, ВТамО, IMO, ЮНКТАД и бизнес-сообществом.

Сегодня происходит не конкуренция экономик, а конкуренция цепей поставок. И тот, кто показывает лучший результат, — тот показывает лучший рост экономических показателей.

Лучших результатов без применения инновационных решений (таких, каковыми являются разновидности "единого окна", которые реализуются в Украине) достичь сегодня практически невозможно. Разумно и логично в этом плане было бы не продолжать распылять усилия и ресурсы по различным проектам, двигаясь все равно к одной и той же цели — Национальному "единому окну", а консолидироваться вокруг этой цели, соответствующим образом координируя свои действия.

Центральным элементом в дальнейшей работе должно быть создание дорожной карты для разработки Национального "единого окна" и автоматизация процессов цепей поставок.

Главные стратегические цели — это:

— стать узловой точкой в международной торговле по транспортным коридорам;

— соответствовать стандартам безопасности и упрощения процедур торговли;

— повысить собираемость налогов;

— создать благоприятные условия для экономической конкурентоспособности портовых операторов;

— повысить конкурентоспособность страны (рейтинг в международной торговле и инвестиционном климате).

Ключевые преимущества:

— снижение стоимости и времени на проведение торговых и логистических операций;

— повышение эффективности портовой логистической цепи;

— автоматизация процедуры таможенного оформления товаров;

— повышение прозрачности в отношениях государства и бизнеса.

Для этого необходимо:

— в мероприятиях различных инициатив "единого окна" в таможенных, морских и портовых системах реализовать интероперабельность (взаимодействие) этих систем в рамках цепи поставок от поставщика к получателю через представление и обмен информацией и документами в виде электронной записи на базе существующих стандартов и форматов. (Как нам известно, такое решение было принято на заседании МРГ еще в 2013 г. и почему-то не было выполнено);

Выполнение этого пункта даст толчок реализации инициативы ЕС и стран Восточного партнерства по гармонизации цифровых рынков и развитию цифровых транспортных коридоров, к которым присоединилась Украина. Именно это позволит присоединиться и реализовать систему Track & Trace для бизнеса и контролирующих органов, начатую в ЕС между СПС разных стран.

— рассмотреть и ввести дополнительные механизмы для упрощения финансирования начинания и внедрения Национального "единого окна", в т.ч. через международную техническую и финансовую помощь.

Правительство Украины концентрирует усилия для поддержки ведения бизнеса и улучшения бизнес-климата, возрождения украинской промышленности и завоевания новых рынков, что будет способствовать привлечению новых инвестиций.

Премьер-министр отметил: "Мы должны видеть новые рабочие места, новый продукт, заработную плату людям, налоги в государство. И мы активно создаем механизмы для этого. Наша задача как правительства — каждая гривня, которая инвестируется в экономику Украины, каждый доллар или евро, должны быть успешными. Тот, кто хочет вкладывать, должен знать, что это безопасно для него".

Такой путь является наиболее эффективным методом быстрой модернизации при значительном снижении рисков и очевидном положительном эффекте, который отражается в росте ключевых показателей работы портов и расширении их технических возможностей и конкурентоспособности.

ФЕДОРОВ Александр,
генеральный директор "ППЛ 33-35"



Синдром "дефицитной экономики"

Совершенствоваться не обязательно.
Выживание — дело добровольное.
Эдвард Деминг

СЕМЬ ДЕСЯТИЛЕТИЙ В УСЛОВИЯХ ТОТАЛЬНОГО ДЕФИЦИТА...

Более семи десятилетий Украина, ее общество и экономика формировались в условиях тотального дефицита и тоталитарного режима. В условиях, когда главной ценностью было количество продукции, ведь на всех не хватало! В этих условиях было не до качества или заботы, например, об экологии. И, соответственно, системы управления на всех уровнях экономики были нацелены только на "количество", а не на "качество", а потому (в сегодняшнем понимании) были "простыми", не учитывали множество факторов, необходимых для обеспечения преимуществ в конкурентной борьбе. Ведь конкурентной борьбы в условиях дефицита вообще не существовало. Производители доминировали, а потребители полностью зависели от них. Такое было время...

...И ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ ЛЕТ В УСЛОВИЯХ НАСЫЩЕННОГО РЫНКА

Прошло четверть века. Уже 25 лет мы живем в независимой Украине и в условиях насыщенного рынка. Где главная социальная ценность — это уже не "количество", а "качество", а точнее — удовлетворение всех заинтересованных сторон. Мы даже не заметили, как попали в другой мир, которому присуща другая культура, другое мировоззрение. И, прежде всего, мы должны были бы осознать разницу между нашим прошлым и настоящим, освоить новую реальность. Но для этого, к сожалению, не хватало времени. Ведь власти нужно было "перераспределять" имущество, другие ценности, а это требовало слишком большого внимания и усилий для бескомпромиссной борьбы! Следовательно, Украина в экономическом плане начала ослабевать, отставать и "сползать" в пропасть.

Однако мы постоянно слышали и от народных депутатов, и от партийных функционеров, и от чиновников разного масштаба о необходимости повышения зарплат и пенсий, существенного увеличения количества рабочих мест, улучшения условий для малообеспеченных граждан и др. Но при несовершенной экономике мы не способны "производить" достаточно денег, как в развитых странах. Со временем на замену этим лозунгам пришли другие уже более "земные": о необходимости увеличения цен и тарифов, повышения пенсионного возраста, пошлин, налогов... И Украина вновь и вновь просит деньги у МВФ и других финансовых учреждений и еще глубже погружается в долги.

В последнее время в стране активно заговорили о негативном влиянии на экономику коррупции и чрезмерного регулирования и о необходимости улучшения бизнес-климата. И появилась надежда, что хоть эти проблемы, наконец, будут решены (при содействии США и ЕС). Но станет ли тогда Украина богатой страной? Есть большие сомнения, потому что сегодня ее экономика находится в состоянии, как украинская армия сразу после Революции достоинства.

Уже четверть века мы живем в независимой Украине, как в "королевстве кривых зеркал", искаженно понимая, каким образом в развитом мире обеспечивается конкурентоспособность, чем их деловая культура и совершенство, которые являются основой конкурентоспособности и процветания, отличаются от наших. И не осознаем, что одной из главных проблем



является то, что мы продолжаем воспринимать окружающий мир, оставаясь в плену философии "дефицитной экономики".

Но без осознания и учета того, что происходит вокруг нас, что в условиях глобального насыщенного рынка построить эффективную и конкурентоспособную экономику практически невозможно. Особенно учитывая, что конкурентная борьба продолжает накаляться еще из-за четвертой промышленной революции. Для лучшего понимания того, что происходит в мире и в Украине, ниже очень кратко приведены основные проблемы, понятия и определения в этой сфере.

РЕГЛАМЕНТЫ И СТАНДАРТЫ — ПРЕЖДЕ ВСЕГО

В Украине до сих пор считают, что для победы в конкурентной борьбе достаточно соответствия техническим регламентам и стандартам. Особенно, если они гармонизированы с европейскими нормами. Несмотря на то, что в условиях насыщенного рынка эта борьба идет, главным образом, сверх норм стандартов.

Надо осознать, что такая устаревшая установка изначально заложила хроническое отставание украинской экономики. И что без устранения этой принципиальной ошибки Украина не сможет достичь эффективности и стать развитой европейской страной.

Ведь показатели продукции (услуг, процессов) имеют **три** уровня:

— первый — **обязательный** (обеспечение безопасности, технические регламенты);

— второй — **рекомендованный** (потребительские свойства, стандарты — добровольные!);

— третий — **инициативный** (показатели, которые выше нормы стандартов).

А Украина, к сожалению, сконцентрирована исключительно на первых двух уровнях.

Также следует учитывать, что нормы стандартов зависят от условий, в которых они применяются. Например:

— при дефицитном рынке нормы стандартов — это верх требований;

— при насыщенном рынке — это только низ требований.

В то же время в Украине продолжают понимать стандарты как совокупность норм, обеспечивающих безусловное преимущество (как во времена дефицитной экономики).

И, наконец, в украинских государственных документах утверждается, что система технического регулирования направлена на повышение конкурентоспособности и улучшение состояния отечественной экономики. Но при всей важности технических регламентов, они не имеют отношения к конкурентоспособности предприятий и экономики. Это требования, которые устанавливают для обеспечения безопасности продукции для людей, имущества и окружающей среды. А соблюдение норм технических регламентов, даже если они соответствуют европейским директивам — это еще не реализация продукции на европейских рынках, а только пропуск на эти рынки. Ведь покупают не безопасность, а потребительские свойства при условии, что они являются безопасными.

УСТАНОВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВОМ "ХОРОШИХ" НОРМ — ЭТО УЖЕ И ЕСТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ

Украинские власти считают, что установление государством требований по безопасности и качеству продукции, особенно если они еще и гармонизированы с европейскими, уже само по себе обеспечивает конкурентоспособность отечественных производителей. Но это не так.

Планки требований — это только ориентиры. А реально преодолевать их должны непосредственно производители. И это возможно только при условии, что производители находятся на определенном уровне делового совершенства. Далеко не все отечественные производители смогут выполнить даже обязательные требования к безопасности продукции без соответствующего усовершенствования. Если бы установление даже обязательных требований автоматически гарантировало их исполнение, достаточно было бы объявить обязательными все требования к продукции на уровне, превышающем мировые достижения, и Украина превратилась бы в самую передовую страну на планете.

ГЛАВНОЕ — ЭТО ПРОДУКЦИЯ

В Украине до сих пор считают, что для обеспечения конкурентоспособности достаточно сконцентрировать внимание на продукции. Несмотря на то, что в насыщенном рынке она давно уже обеспечивается не продукцией, а современными системами управления (менеджмента).

Необходимо осознать, что при таком подходе украинские компании априори введены в заблуждение и не ориентированы на обеспечение быстрого и высокоточного реагирования на ситуации и их изменения, которые постоянно возникают в условиях насыщенного рынка. А это недопустимо и не оставляет шансов на устойчивую победу.

Безусловно, продукция и ее качество имеют исключительное значение для потребителей, но сами по себе они еще не гарантируют устойчивость предприятия. Есть и другие важные параметры, такие как себестоимость продукции, производительность труда, экологическая безопасность производства и т.п. Еще лет 15—20 назад приходилось слышать от специалистов из развитых европейских стран о том, что основное внимание они уделяют не "яйцам", а "курицам" (подразумевая под "яйцами" — продукцию, а под "курицами" — предприятия), так как это требует существенно меньших затрат и значительно

эффективнее. Они утверждали: если курица здорова — у нее все яйца качественные. Несмотря на то, что сегодня уже любую продукцию могут быстро воспроизвести конкуренты, в условиях жесткой конкурентной борьбы основным условием устойчивой конкурентоспособности компании стала современная система менеджмента, то есть ее "мозг" (а не "кулаки").

В то же время в нашем государстве недооценивают важность системного управления для повышения совершенства и обеспечения конкурентоспособности организаций. А также далеко не всегда адекватно понимают, какими должны быть современные системы менеджмента организаций, ориентированные на победу в конкурентной борьбе, и что нужно делать для повышения их эффективности. Подробно эти вопросы рассматриваются автором в отдельной работе.

СПЕЦИАЛИСТЫ, ОТВЕЧАЮЩИЕ УСТАРЕВШИМ ПРЕДСТАВЛЕНИЯМ

ВУЗы Украины готовят специалистов, которые не соответствуют нашим сегодняшним представлениям о конкурентной борьбе. Эти специалисты не способны системно и комплексно разобраться в современном менеджменте и его влиянии на конкурентоспособность организаций. Без чего надеяться на успех в условиях насыщенного рынка не приходится.

Основы для неадекватного понимания современных систем менеджмента в Украине заложены ошибочной Концепцией государственной политики в сфере управления качеством продукции (утверждена КМУ в 2002 г., переутверждена в 2015 г.), объектом которой определена не конечная цель "качество продукции", а "управление качеством" (под влиянием международных стандартов ISO серии 9000). Это сузило ориентацию по обеспечению качества самой продукции; за пределами политики остались: нормирование ее качества, метрологическое обеспечение, техническое регулирование, рыночный надзор, защита прав потребителей и т.п. В то же время под "управление качеством продукции" были подведены другие целевые системы менеджмента (не имеющие отношения к качеству продукции) только потому, что по ним также принимались международные стандарты. Кроме того, в Концепции заложен слишком "упрощенный" подход к внедрению стандартов на целевые системы менеджмента, что привело к распространению имитации усовершенствования.

Согласно Концепции в высшей школе осуществляется неадекватное обучение по вопросам качества, менеджмента и делового совершенства. Так, в квалификации "Качество, стандартизация и сертификация" под "качеством" начали понимать также и "управление качеством" (кроме традиционных "нормирования", "контроля", "измерений и испытаний", "оценки и подтверждения соответствия"). А потом сюда искусственно стали добавлять целевые системы менеджмента, свойственные насыщенному рынку, на которые принимались международные стандарты, но которые не имели отношения к качеству продукции: "экологический менеджмент", "менеджмент производственной безопасности", "менеджмент энергоэффективности" и др. В то же время по специальности "Менеджмент" вопросы управления качеством (и подобных целевых систем) были практически исключены. Это привело к тому, что высшая школа выпускает менеджеров, недостаточно подготовленных для обеспечения успешности компаний в условиях конкуренции. А специалисты, обучающиеся по специальности "Качество, стандартизация и сертификация", из-за отсутствия базовой подготовки менеджера не способны эффективно совершенствовать системы менеджмента компании в целом. И это стало одной из основных причин некомпетентности руководителей и специалистов в украинской экономике.

ЗАДАЧА ВЛАСТИ — РАЗРЕГУЛИРОВАТЬ БИЗНЕС. А ОСТАЛЬНОЕ...

Руководители украинской экономики считают, что они должны разрегулировать бизнес. А деловое совершенство производителей их не касается. Пусть конкурируют — кто сильнее, тот и выживет. Кажется, они не понимают, что конкурировать отечественным предприятиям придется преимущественно не между собой, а с более совершенными инофирмами, защищая от них, прежде всего, свой собственный, то есть внутренний, рынок.

В Украине большие надежды возлагают на дерегуляцию в сфере предпринимательства. Но сама по себе она не может обеспечить конкурентоспособность на рынках ЕС для большинства украинских предприятий. Зарегулированность и коррупция действительно существенно снизили и без того невысокую конкурентоспособность отечественных компаний. И поэтому победа над коррупцией и отмена искусственных преград, безусловно, позволят предприятиям повысить реальную конкурентоспособность, но не выше уровня, который будет обеспечен их реальным деловым совершенством. А учитывая, что уровень совершенства большинства отечественных предприятий существенно ниже, чем у большинства компаний европейских стран, можно утверждать, что Украина еще не превратится в равноправного игрока на европейских рынках.

Подавляющее большинство украинских предпринимателей после "разрегулирования" вряд ли смогут сами быстро разобраться в происходящем и правильно измениться, чтобы стать конкурентоспособными на насыщенном рынке. Поэтому они остро нуждаются в адекватных ориентации и поддержке со стороны государства. Главной целью здесь должно быть не дерегулирование, а развитие конкурентоспособной экономики.





ВЛИЯНИЕ УСТАРЕВШЕЙ ФИЛОСОФИИ НА СОСТОЯНИЕ ЭКОНОМИКИ

По экспертным оценкам, украинские предприятия в своей массе по уровню делового совершенства (в соответствии с 1000-балльной шкалой, принятой в мире) сегодня в разы отстают от европейских компаний. Это стало основной причиной того, что по отношению к лидерам мирового бизнеса они имеют производительность ниже до 10 раз, дефектность выше до тысячи раз и в разы выше себестоимость продукции. В большой степени именно этим определяется и критически низкий уровень ВНД на душу населения в Украине по отношению к странам ЕС — ниже в 25 раз.

Если в ближайшее время не будет существенных изменений, последствия следует ожидать очень грустные. Украинский рынок могут тотально оккупировать инофирмы, их продукция и услуги. И в связи с этим возникают вопросы:

— зачем же тогда при скудном госбюджете расходуются государственные средства на внедрение международных стандартов на целевые системы менеджмента, на разработку технических регламентов и государственных стандартов, гармонизированных с европейскими нормами? Ведь без устранения упомянутых "недоразумений" эти локальные меры не спасут подавляющее большинство отечественных предприятий;

— оправдают ли себя мероприятия и расходы, связанные с дерегуляцией? Ведь разрегулирование бизнеса, как и снижение уровня коррупции, без существенного повышения совершенства большинства отечественных предприятий будут служить преимущественно продвинутым зарубежным компаниям, которые при благоприятных условиях скорее вытеснят украинских производителей и заполнят наш рынок.

УКРАИНА В РАВНОЙ СТЕПЕНИ НУЖДАЕТСЯ В ЗАЩИТЕ, КАК ВОЕННОЙ, ТАК И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ

Ситуацию с совершенством и конкурентоспособностью в украинской экономике можно ассоциировать с состоянием боеспособности украинской армии и событиями на Востоке Украины. Для обеспечения защиты страны необходимо было срочно реформировать небоеспособную украинскую армию, переучить военных, прежде всего их командный состав, обеспечить военные части современными технологиями и вооружением.

Именно это нужно сделать и в экономике. В кратчайшие сроки пересмотреть существующие подходы к совершенствованию предприятий и повышению их конкурентоспособности в условиях насыщенного рынка и глобализации. Реформировать организационно-методическую базу и систему подготовки и переподготовки руководителей и специалистов, прежде всего из числа руководящего состава отечественной экономики. Перевооружить отечественных предпринимателей новыми современными знаниями и методическими рекомендациями о подходах, методах, средствах и лучших практиках в сфере системного менеджмента, делового совершенства и конкурентоспособности. А для этого крайне необходимо предусмотреть активную государственную политику по этим вопросам. При этом надо иметь в виду, что государство должно регулировать только те нормы, которые являются обязательными. Нормы, которые не являются обязательными — государство не должно регулировать. Если необязательные нормы являются ценностью для общества, их достижению со стороны государства нужно способствовать, а производителей, соответственно, мотивировать.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Сегодня ситуация в украинской экономике напоминает маршала Буденного, который во время Второй мировой войны под влиянием опыта предыдущей гражданской войны настаивал на усилении кавалерии. Не считая, что ситуация принципиально изменилась и "погоду" на поле боя делали уже самолеты и танки. Но, к сожалению, приходится констатировать, что и руководители украинской экономики также до сих пор находятся под влиянием устаревшей вчерашней философии "дефицитного рынка".

КАЛИТА Петр, президент
Украинской ассоциации совершенства и качества



ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПАРОМНОМ СООБЩЕНИИ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ
ЧЕРНОМОРСК – ВАРНА – ПОТИ/БАТУМИ – ЧЕРНОМОРСК





КОМПЛЕКС УСЛУГ

организация перевозки грузов в ж.д. вагонах, автомобилях, контейнерах



таможенное оформление грузов

экспедирование грузов в порту



UKRAINE
Nikolaev
Rostov-on-Don
Odessa
Chornomorsk
Skadovsk
RUSSIA
ROMANIA
Kerch
Sevastopol
Yalta
Novorossiysk
Constanța
Sochi
Varna
BULGARIA
Burgas
Poti
GEORGIA
Batumi
Zonguldak
Samsun
Istanbul
Trabzon
Derince
TURKEY

АО «ПЛАСКЕ»
генеральный судовой и грузовой агент-экспедитор «Пароходство БМФ» АД в Украине.

Прием запросов на перевозку:
Тел. +38 048 728 72 20
Факс. +38 048 728 72 21
cargo@plaske.ua

www.ferry-line.com
Расписание движения паромов и действующие ставки на перевозки, включая применяемые к ним скидки и исключительные предложения.


ЮЖМОРМОНТАЖ
ЮММ



МЕЖДУНАРОДНАЯ НЕДЕЛЯ ПО ТОРГОВЛЕ И ТРАНСПОРТУ

30.05.17-02.06.17 | Одесса | Украина

ПРОГРАММА МЕРОПРИЯТИЙ



31.05.2017

ДЕНЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКСПЕДИТОРА

Ежегодный форум профессионалов в области транспорта, экспедирования и логистики



01.06 – 02.06 2017

СОВМЕСТНЫЙ СЕМИНАР ОСЖД/ФИАТА

По комбинированным перевозкам «Новые возможности мультимодальных перевозок Европа-Азия-Европа»



01.06.2017

ЕЖЕГОДНЫЙ СЕМИНАР ЕЭК ООН

По упрощению процедур торговли и транспорта «Национальная система «единого окна» и гармонизация данных в Украине»



31 .05 – 2.06 2017

ВЫСТАВКА «ИНТЕР-ТРАНСПОРТ»

XVI выставка по транспорту и логистике в рамках Международной недели по торговле и транспорту

РЕГИСТРАЦИЯ

Тел. +38 048 7 373 373
info@ittw.in.ua